NOUVEAU

pour les rois de la route

Camion

LES STATES OUEST-EST

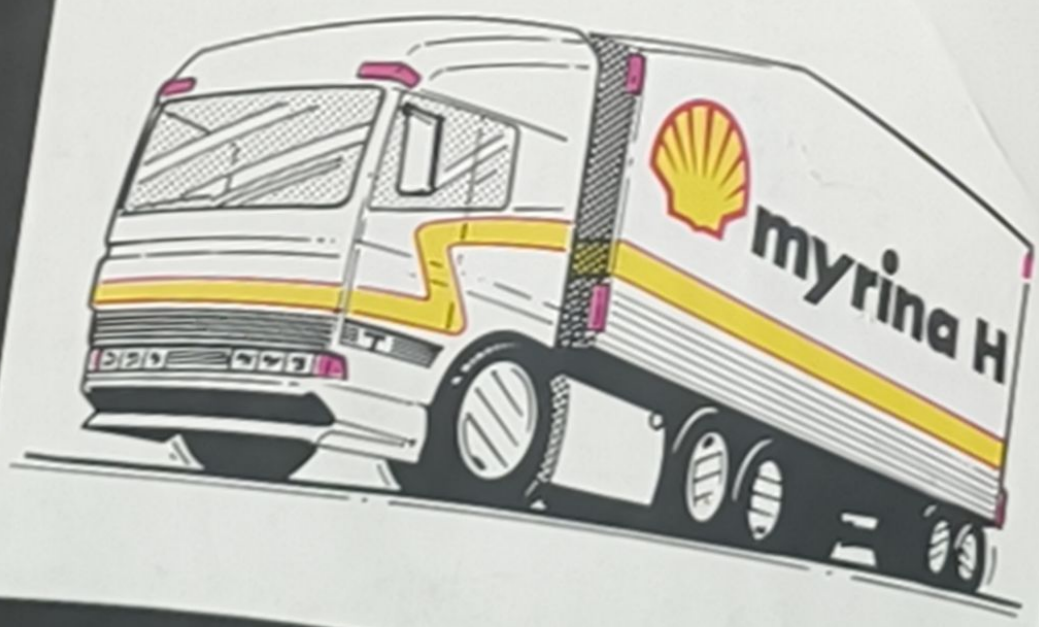
AUSTRALIE : LES ROAD-TRAIN

SAHARA : LES MONSTRES DU FER

PLUS 2 POSTERS GÉANTS

M-1141-2-14F 113FB-4,50FS

ET SI SHELL VOUS FAISAIT GAGNER DE L'ARGENT ?



Grâce aux BSM (Bilans Santé Moteur) et aux performances exceptionnelles de la nouvelle huile moteur diesel MYRINA, gagnez de l'argent sur les principaux coûts d'entretien de vos véhicules

- **LE MOTEUR,** en prolongeant sa vie de **25 %**
- **LES VIDANGES,** en gagnant **20.000 km** entre 2 vidanges
- **LE GAZOLE,** en économisant **3 %** sur la consommation
- **L'ENTRETIEN MOTEUR,** en diminuant son coût de **15 %**

Essais dans les flottes clients et dans les laboratoires du centre de recherches SHELL.

Pour savoir ce que SHELL peut vous faire gagner sur votre flotte, demander vite un bilan économique personnalisé entièrement gratuit en téléphonant aux numéros suivants :

SHELL FRANÇAISE LUBRIFIANTS

BORDEAUX (56) 81.21.55
56, rue de Tivoli
33075 BORDEAUX CEDEX

LILLE (20) 30.70.78
18, rue du Nouveau-Siècle
B.P. 531
59022 LILLE CEDEX

LYON (78) 69.81.59
50, rue de Marseille,
B.P. 0634
69239 LYON CEDEX 2

MARSEILLE (42) 87.28.16
Route Nationale 113
13340 ROGNAC

NANCY (83) 35.61.55
Tours Thiers, 4 rue Piroux
54000 NANCY

NANTES (40) 46.08.42
8, rue Général-Kœnig
B.P. 709
44027 NANTES CEDEX

PARIS (1) 820.61.26
2, rue Ampère, B.P. 102
93203 SAINT-DENIS

ROUEN (35) 63.34.88
Immeuble Normandie I
98, av. de Bretagne,
B.P. 2044
76040 ROUEN CEDEX

TOULOUSE (61) 47.72.84
99, rue de Fenouillet
B.P. 2133
31017 TOULOUSE CEDEX

TOURS (47) 44.59.37
Levée du Canal
37700 ST-PIERRE-DES-CORPS

SHELL FRANÇAISE
LUBRIFIANTS
29, rue de Berri,
75397 PARIS CEDEX 08

LES PLUS BEAUX CAMIONS EN POSTERS GEANTS

POUR 10 F SEULEMENT

COMMANDEZ-LE DÈS AUJOURD'HUI

BON DE COMMANDE

A adresser à Camion, 41, route de la Reine, 92100 BOULOGNE

Oui je vous commande Camion n° 1 spécial posters géants et je vous adresse la somme de 10 F par chèque bancaire ou postal.

Cette commande est à adresser à :

Nom : .....

Adresse : .....

Code postal ..... Ville .....

SOMMAIRE

6 TRUCK'STORE — L'actualité du poids lourds, le retour de Max Meynier sur l'antenne de R.T.L. et un projet fou d'hôtel-camion. Par Nicolas Fichot.

26 REPORTAGE — Johnny d'Australie. Sur un reportage photo de Thierry de Saulieu, le plus grand camion du monde, un road-train australien, conduit par Johnny, un véritable roi de la route.

32 REPORTAGE — Salons de printemps. Après Los Angeles et juste avant Barcelone qui a ouvert ses portes le 30 avril, le Salon de Turin a été marqué par quelques nouveautés poids lourds. Hélas, trop rares.

40 FREEWAY — Interstate 40. Sur des photos d'Alberto Martinez, la Transamerica qui mène de la Californie jusqu'à l'Etat de New York : la route la plus célèbre des USA.

70 TEST — 19 tonnes et 380 chevaux pour Mercedes. Un essai réalisé par Sylvain Taragnat, Christian Haller et Philippe Simonin.

80 CONTACT — Vu à Bilbao, en Espagne, un engin complètement fou de 450 chevaux, fabriqué par Hayes au Canada. Rarissime !

86 REPORTAGE — Les monstres du Sahara : Caterpilar et autres Kenworth des mines de fer de Zouérate en Mauritanie. Par Jean-Yves Montagu.

99 TEST — Ebro F 350, une nouvelle camionnette de livraison, de fabrication espagnole, et dont la commercialisation débute en France. Par Sylvain Taragnat et Christian Haller.

103 TECHNO — Les cardans. Tout ce qu'il faut savoir sur ces éléments essentiels de transmission.

Crédit photos

Couverture : Alberto Martinez. **Photos :** Laurent Gardet (Architecture), p. 20-21. Thierry de Saulieu, p. 26 à 31. Yves Soulabaille, p. 32 à 35. Harald Strebelle (First Line International), p. 36-37. Alberto Martinez, p. 40 à 69. Philippe Simonin, p. 70 à 77. Alain Ernoult, p. 80 à 83. Jean-Yves Montagu, p. 86 à 97. Christian Haller, p. 99 à 102. **Posters :** Alain Ernoult et Thierry de Saulieu.

Ce numéro contient un encart d'abonnement, compris entre les pages 18 et 19, et entre les pages 98 et 99.

CAMION. LE MAGAZINE MENSUEL DES ROIS DE LA ROUTE. DIRECTEUR : JEAN D. NOUAILHAC. CONSEILLER : MICHEL LEBLANC. DIRECTEUR DE LA REDACTION : PHILIPPE DE L'ESTANG. GRAND REPORTER : JEAN-YVES MONTAGU. REDACTION : NICOLAS FICHOT, ODILE KARL, ALBERTO MARTINEZ, PHILIPPE SIMONIN, SYLVAIN TARAGNAT. MAQUETTE : CLAUDE LE GUAY, MICHELE LELLOUCHE. DIRECTEUR DE LA PUBLICITE : SYLVIE JOUDRIER. ASSISTANTE : MARTHE FAVRETTO. SECRETAIRE COMMERCIALE : CLAIRE PAWELCZYK. ADMINISTRATION : BERNARD DURBISE. ASSISTANTE : HELENE CAILLOUX. ADRESSE REDACTION : 6, RUE JULES-SIMON, 92100 BOULOGNE. TEL. : (1) 605.43.82. ADRESSE PUBLICITE ET ADMINISTRATION : 41, ROUTE DE LA REINE, 92100 BOULOGNE. TEL. : (1) 604.20.09. TELEX : 270.105 F TXFRA REF 873.

TOUS DROITS DE REPRODUCTION (TEXTES ET PHOTOS) RESERVES POUR TOUS PAYS, SOUS QUELQUE PROCEDE QUE CE SOIT. TOUT ENVOI DE CORRESPONDANT OU DE LECTEUR IMPLIQUE L'AUTORISATION DE PUBLICATION. LES MANUSCRITS ET LES PHOTOS PUBLIES NE SONT PAS RENDUS, SAUF CONVENTION EXPRESSE.

COMPOSITION : COMPOTOUR. PHOTOGRAVURE : PHIP PHOTOGRAVURE. IMPRIME PAR EDICIS A EVRY, ET PAR SIMA ROTOMAG A TORCY. DEPOT LEGAL : 2e TRIMESTRE 1983. COMMISSION PARITAIRE EN ATTENTE. DIRECTEUR DE LA PUBLICATION : JEAN D. NOUAILHAC. CAMION EST DISTRIBUE EN FRANCE PAR LES NMPP.

TRUCK'STORE

RENAULT ET IVECO : NOUVELLES BASES

La Base Renault de Dijon. En bas, l'inauguration de la base Iveco à Trappes.

Deux grandes marques de véhicules industriels viennent d'ouvrir une succursale en province, dans le cadre d'une amélioration de leur politique de service après vente.
Dans le premier cas, il s'agit de Renault Véhicules Industriels qui renforce sa présence dans la région de Dijon. La base technique a été installée sur la RN 80, à 90 km de Dijon. Elle est placée au milieu d'un terrain de 6 500 m² avec une surface couverte de 1 150 m² comprenant un magasin, des bureaux, et un atelier possédant un outillage spécialisé et deux fosses de 19 m de long.
Dans le second cas, c'est la société UNIC SA-IVECO qui inaugure une succursale dans la région de Trappes. Comme dans le premier cas, cette succursale dispose d'une importante surface couverte avec

un atelier spécialisé, deux fosses et un pont élévateur. 30 personnes travailleront dans ce garage.

Garage UNIC-IVECO. Zone Industrielle de Trappes-Elancourt, 10, rue Nicolas Copernic, Trappes, Yvelines. Tél. : (3) 050.26.26.

Garage Berthier. Crépand. Route de Sémur, RN 80, 21500 Montbard. Tél. : (80) 92.26.67.).

24 HEURES DU MANS CAMIONS

C'est bien durant le premier week-end d'octobre qu'aura lieu la célèbre épreuve des 24 Heures du Mans Camions. Comme en 1982, la course sera accompagnée de nombreuses animations diurnes et nocturnes. D'ores et déjà, l'exposition des plus beaux camions du monde est programmée, nous permettant de voir ou de revoir ces monstres chromés venus du bout du monde.

4.500 KILOMETRES EN AUTOCAR

La ligne d'autocar la plus longue du monde s'étire sur 4.500 kilomètres, à travers les déserts australiens. 24 heures sur 24, trois autocars Volvo B 58 assurent une rotation, tandis que les voyageurs changent de véhicule à mi-chemin. Pour l'agrément du trajet, deux écrans vidéo, des sanitaires, des sièges-couchettes et l'air conditionné sont à la disposition des passagers, et des deux chauffeurs qui se relaient au volant.

COUVRE-FEU LEVÉ EN ESPAGNE POUR LES CARS

Les autocars pourront désormais rouler la nuit en Espagne. Depuis de nombreuses années, les autorités hispaniques avaient purement et simplement interdit aux cars de circuler sur leur territoire entre 22 heures et 5 heures du matin. Cette mesure était destinée à améliorer la sécurité nocturne sur les routes espagnoles, et elle touchait tous les autocaristes étrangers.
Mais les responsables espagnols sont revenus sur leur décision, et cette interdiction a été levée, lors du salon de Barcelone, en janvier dernier. Gageons qu'il s'agissait là d'une mesure de circonstance appliquée prématurément.

DU RIFFIFI DANS LE CHOU-FLEUR

Le chou-fleur est une spécialité du Léon, au nord de la Bretagne. Et pour ceux qui en doutent, il n'est que d'aller sentir les odeurs persistantes qui baignent la région au moment des récoltes. Tous les ans, ce sont 180 000 tonnes de choux-fleurs qui sont exportées, dont près du tiers vers l'Allemagne de l'Ouest. Or, depuis cette année, ce ne sont plus que des camions allemands qui effectuent le transport de ces marchandises.
Une démarche énergique a été effectuée par l'A.F.T.R.I. auprès du Ministère des Transports à ce propos. L'association déplore en effet la main mise des transporteurs étrangers sur ce trafic, main-mise d'autant plus regrettable

qu'elle est nouvelle ; les transporteurs français effectuaient il y a peu de temps encore, près de 70 % de ce transport. Espérons donc que ces démarches « porteront leurs fruits », bien que les choux-fleurs ne soient pas des fruits, et que l'heure ne soit pas au mauvais jeu de mot du côté des transporteurs.

Fédération Nationale des Transports Routiers. 2, avenue Velasquez. 75008 Paris. Tél. : (1) 563.16.00.

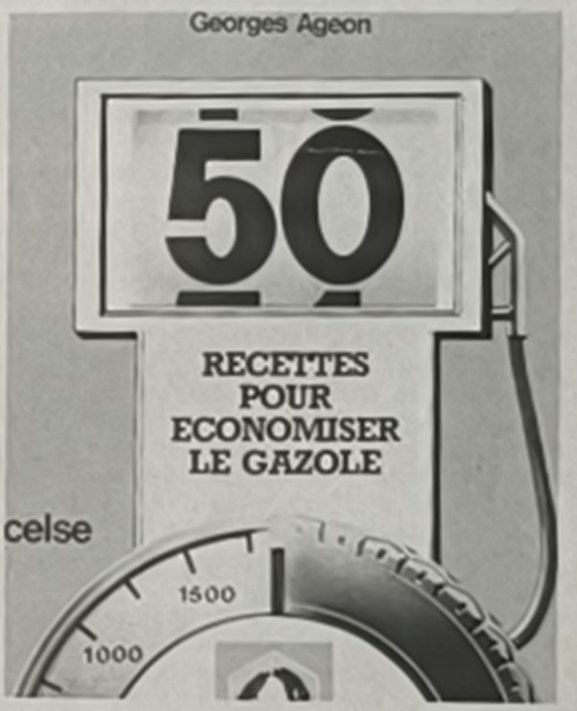
PÉAGES : NOUVEAUX TARIFS

Inaugurant la mise en service d'une section d'autoroute, Charles Fiterman, Ministre des Transports, a déclaré qu'il entendait lutter contre les « scandaleuses disparités » qui existent entre les différents tarifs de péage, sur les autoroutes françaises. A cet effet, il a annoncé son intention d'instaurer une « harmonisation progressive des péages autour d'un même tarif, pour l'ensemble du territoire national ».
C'est dans ce but que le Parlement a adopté un budget à venir prévoyant la création d'un établissement public, « Autoroutes de France », qui se chargera de cette harmonisation auprès des différents organismes régionaux et privés, qui gèrent actuellement les autoroutes.
« A terme, l'objectif est de supprimer les péages », a précisé le Ministre. Mais il s'agit d'un objectif « à terme ». En attendant, les Pouvoirs Publics se sont engagés à maîtriser l'évolution de ces péages à un niveau inférieur à l'inflation. Souhaitons donc longue vie à « Harmonie ».

GAZOLE : POUR FAIRE DES ECONOMIES

« 50 recettes pour économiser le gazole ». C'est le titre du livre que vient d'écrire Georges Agéon, conseiller technique à la Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles. Mais il ne s'agit pas vraiment d'un livre. C'est plutôt un recueil de recettes prises auprès des constructeurs, des utilisateurs et des responsables des agences d'économies d'énergie. Il s'agit de petits « trucs » que certains connaissent déjà, en partie, il est vrai. Mais on ne peut tout savoir. L'application de ces 50 « trucs » assure une économie de 15 % du gazole consommé. Or, ce gazole entre pour 25 % dans le prix de revient du transport routier. A la clef, il s'agit donc d'une économie de 3 ou 4 % des coûts de transport.

« 50 recettes pour économiser le gazole ». Editions Celse. 68, rue Cardinet. 75017 Paris.



Ma ci-bi ?

Plus question de m'en passer ... ma route est tellement plus courte

Et, en plus, je suis en règle !

40 canaux homologué

STALKER 3
Homologué
N° 83104 CB
840 F.

Nombreux autres modèles de
790 F. à 2.200 F.

la ci-bi c'est M.T.i.

5, rue des Filles du Calvaire - 75003 PARIS - Tél. : 278.50.52

Ouvert de 9 h 30 à 19 h 00 sans interruption, sauf le dimanche.

TRUCK'STORE

DES CAMIONS FRANCO-CHINOIS AU CAMEROUN

Tout le monde connaît Renault Véhicules Industriels. Tout le monde connaît aussi Hino, un des plus gros constructeurs chinois de poids lourds. Mais peu de gens connaissent les camions franco-chinois. Et peu de gens aussi peuvent se vanter d'avoir aperçu des camions franco-chinois arpentant les déserts camerounais. Et pourtant, cela existe. Il y en aura même bientôt 100.

Cela fait aujourd'hui plus de quinze ans que les Chinois achètent des camions aux Français, et plus particulièrement à Renault. Parce qu'ils n'ont jamais vraiment réussi à fabriquer des moteurs diesel, beaucoup plus sophistiqués que les moteurs à essence. Mais ils se lancent aujourd'hui dans la production. Non pas des moteurs, mais de tout le reste du véhicule, puisque ce sera Renault qui fabriquera les moteurs, de 133 chevaux, dans son usine de Limoges. Le camion sera donc monté en Chine, dans l'usine énigmatique qui a nom « usine n° 2 », et qui serait installée dans le centre du pays. Il sera d'une conception classique, et entrera dans la catégorie des « moyens tonnages », avec un poids total en charge de 11 tonnes. Il restait à lui trouver un nom. C'est chose faite maintenant, puisqu'il s'appellera

Conçu par Renault Véhicules Industriels, le camion franco-chinois baptisé EQD 142.

« EQD 142 ». Mais ne retenez pas ce nom car vous ne risquez pas de le rencontrer sur les routes de France et de Navarre. Français et Chinois ont en effet décidé de ne le commercialiser qu'au Cameroun, un pays « test » pour les deux constructeurs en raison de l'implantation importante des Japonais. Reste maintenant à savoir si les routiers camerounais ne perdront pas leur latin avec ce délicat cocktail mécanique.

Renault V.I. - 8 quai Léon-Blum - 92156 - Suresnes. Tél : 772.33.33.

SECURITE ROUTIERE : PROPOSITIONS

A la suite de l'accident de Beaune, le Ministère des Transports avait reçu de nombreuses lettres contenant des propositions en vu de « régler le problème de la sécurité routière ». Certaines propositions étaient intéressantes, d'autres moins, sans compter celles que l'on pourrait aisément qualifier de « malsaines ». Inutile de préciser aussi que les conducteurs de poids lourds passent la plupart du temps pour des « dangers roulants ».

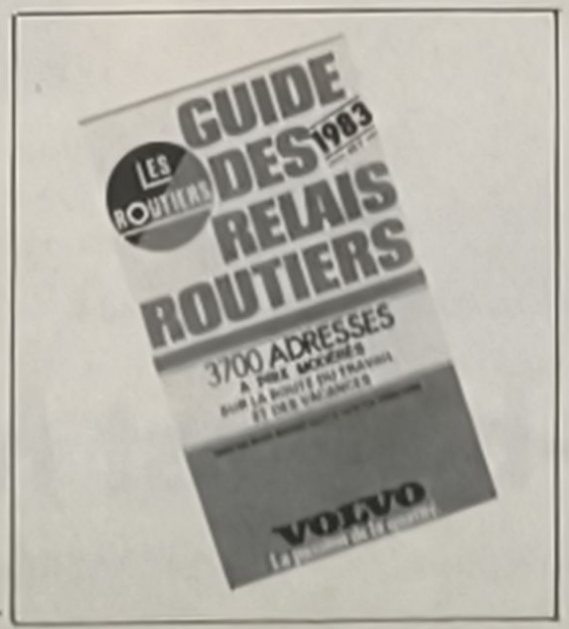
Au sommaire des propositions intéressantes, citons par exemple l'installation de springstrears anti-feu qui équipent déjà les plafonds des bâtiments publics, l'étalement des départs, l'utilisation de matériaux ininflammables ou la création d'un système qui couperait le contact en cas d'incendie.

D'autres propositions l'étaient moins, parce qu'elles abordaient les grands thèmes dont on se lasse : meilleur respect du code de la route, application des horaires de travail, ou renforcement de la présence des gendarmes.

Mais la palme revient à cet habitant de Brie-Comte-Robert qui proposait tout simplement d'instaurer un véritable système de délation, avec policiers en civil et citoyens consciencieux, pour permettre de verbaliser plus souvent ceux qui doublent en troisième file ou ceux qui roulent en zigzaguant. Mais ce brave habitant ne citait personne. Souhaitons tout simplement que Stéphane Collaro puisse le retrouver à temps pour tourner les prochains épisodes de son « Dallas » à la française.

GUIDE 83 DES RELAIS ROUTIERS

Le guide 1983 des relais routiers est paru Mis en vente dans les grandes librairies depuis le 15 mars pour le prix de 45 francs, il est disponible par correspondance, si vous envoyez 55 francs à la S.E.J.T. - Guide des relais routiers - 6, rue de l'Isly - 75008 Paris. Cette année, ce sont plus de 3.700 restaurants à prix modérés qui sont répertoriés, auxquels il faut ajouter une liste d'hôtels économiques et de stations services homologuées par le guide, ouvertes 24 heures sur 24 sur les grands axes routiers. Au chapitre des nouveautés, enfin, l'adresse des grands constructeurs, et de leurs concessionnaires.



VOL DE CAMIONS : UN GANG ARRETÉ

Les policiers niçois viennent d'effectuer un beau coup de filet en arrêtant onze personnes formant un réseau spécialisé dans le vol de poids lourds. Au printemps dernier, c'est ce gang qui avait fait « disparaître » deux 38 tonnes dans la région de Nice, le chargement ayant ensuite été écoulé dans un supermarché de la région parisienne.

Mais il faut dire que le vol du camion ne relève désormais plus de la petite délinquance. Selon les compagnies d'assurances, près de 30 camions et camionnettes disparaissent chaque jour en France, ce qui est lié à l'importance prise en France par les transports routiers. Mais la méthode utilisée, en revanche, ne varie guère. Il s'agit d'abord de repérer un bon « coup », à partir des conversations entre chauffeurs. Le vol du poids lourd s'effectuant ensuite, le plus souvent en dételant la semi-remorque. A cela s'ajoutent les disparitions « mystérieuses » qui arrangent presque tout le monde, sauf les assureurs.

sierra productions présente:

5e RALLYE PARIS.ALGER.DAKAR

le point - EUROPE 1

LE PLUS DUR DES DAKAR ----- MAGNIFIQUE ----- TEMPETE TENERE --
-- TERRIBLE ----- CAMIONS TRES FORTS ----- MOTARDS SUPERS --
--- LE PLUS DUR DES DAKAR ----- MAGNIFIQUE ----- TEMPETE TENE

EUROPE 1 ...
vous a raconté
SIERRA PRODUCTIONS ...
vous propose les images

Cassette Vidéo 1 heure

320 F Port en sus

BON DE COMMANDE A DECOUPER
ENVOYER à SIERRA PRODUCTIONS
27 rue MARIGNAN
75008 PARIS
Tél.: 225.33.52

Bon de commande
Nom:
Adresse:
C.P. Ville:
ci-joint un chèque de 320 F
à l'ordre de SIERRA PRODUCTIONS

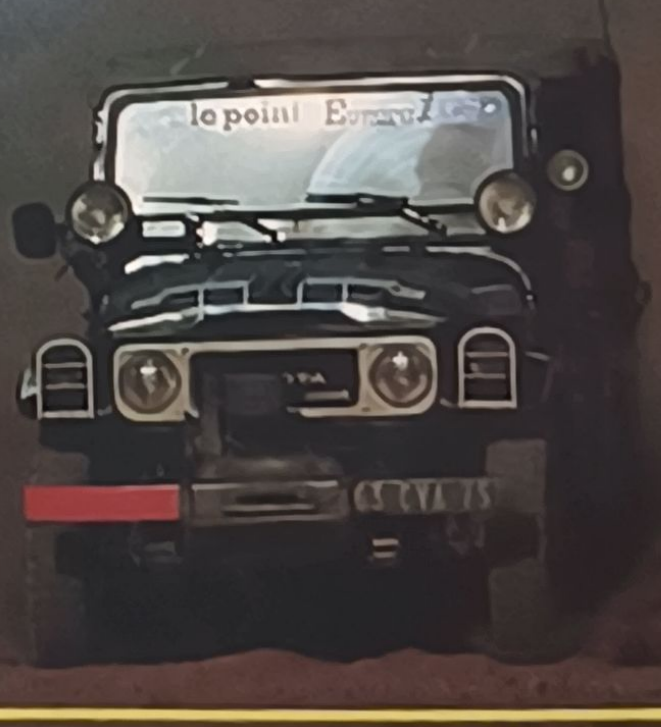


Photo I. BICH.

"J'AI EMMENÉ LA TRAVIATA DE PARIS A DAKAR."

La victoire en chantant.

Dans le 5e Rallye Paris Dakar remporté par Georges Groine dans la catégorie camion, le pilote mélomane n'était pas seul. Comme les 3 autres véhicules engagés par Pioneer, il emportait une chaîne autostéréo et des provisions de musique.

Un laboratoire à 4 roues motrices.

Tous les véhicules furent équipés de matériels autostéréo et de haut-parleurs strictement de série. C'est donc à bord de véritables laboratoires tout-terrain que ces équipements allaient subir pendant vingt jours les tortures bien réelles de la chaleur, du sable, des chocs et des vibrations.

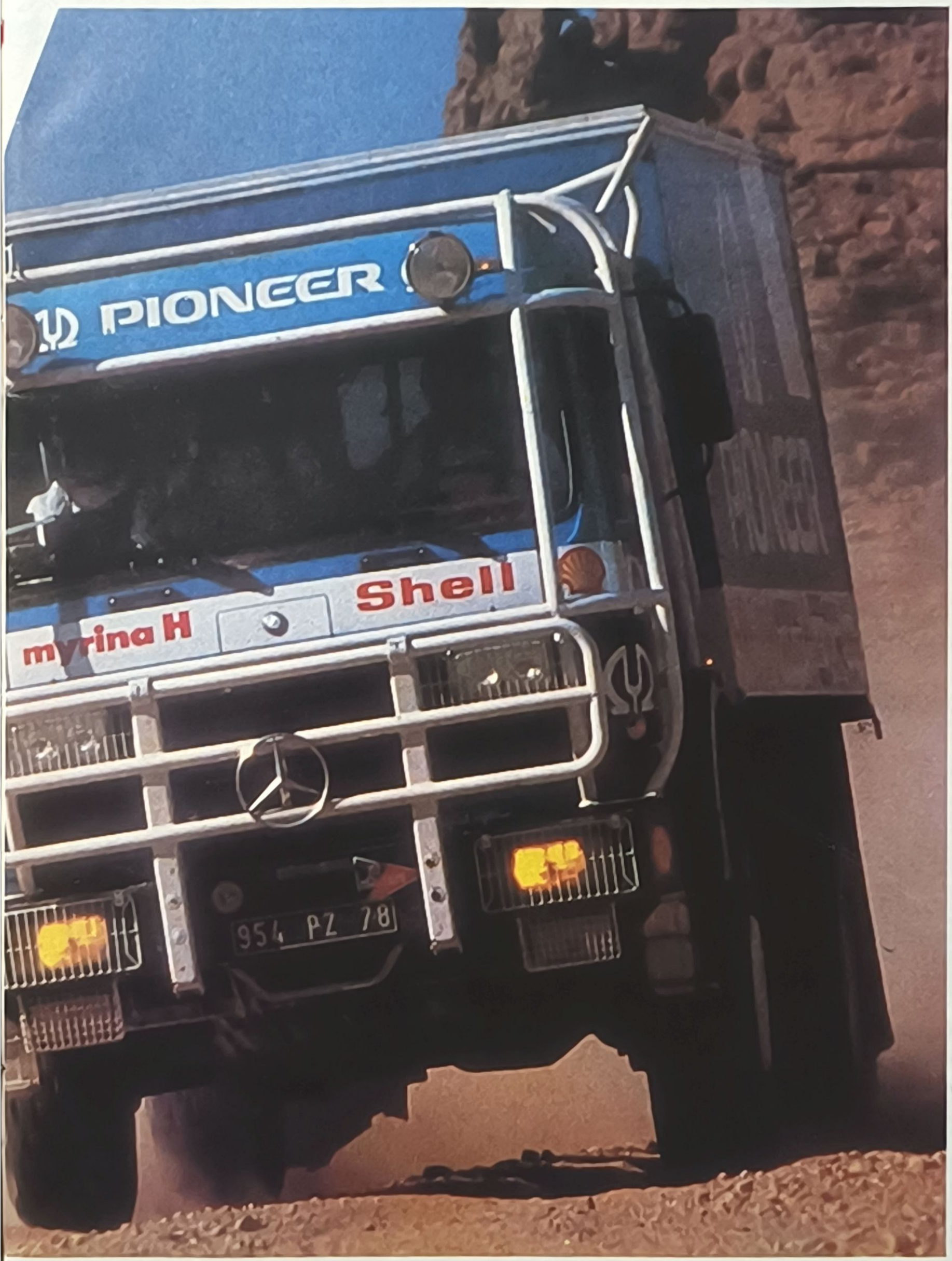
A l'arrivée les aventures n'étaient pas terminées pour les équipements Pioneer. Ils partaient pour le Laboratoire National d'Essais où les attendaient toute une série de tests et de mesures afin de déterminer les effets de l'épreuve sur leurs performances et leur fiabilité.

Pioneer: le sponsoring dynamique.

Le sponsoring de Pioneer est donc beaucoup plus qu'une simple opération d'image, un sticker de plus dans une compétition quelconque... Il s'agit en fait de soumettre des matériels de série à des épreuves hors du commun afin d'en vérifier le comportement dans des conditions extrêmes.

Prochain rendez-vous: le Championnat de France des Rallyes

PIONEER


PIONEER
Shell
myrina H
954 PZ 78

DU NOUVEAU CHEZ NICOLAS

Les établissements Nicolas viennent de sortir de leurs usines un nouveau monstre : le tracteur saharien. Et la couleur dominante, jaune sable, laisse présager de son utilisation future : les grands plateaux désertiques.
Première spécificité, le camion est équipé de pneus basse-pression qui lui permettront d'évoluer plus facilement sur les zones sableuses, et de transporter des charges allant jusqu'à 50 tonnes, puisque le plateau aussi est équipé de pneus basse-pression.
Le moteur est un Mercedes de 525 chevaux, équipé d'une boîte de vitesses Z.S. L'ensemble est d'autre part muni d'une grue qui lui permet de fixer la remorque sans intervention extérieure, malgré l'importance des charges mises en œuvre. Il a été construit en deux exemplaires, et il vient d'être livré à la firme Dresser-France qui l'affectera au transport de compresseurs géants en Egypte.
Chaque ensemble coûte environ 2 millions de francs, ce qui est comparable aux tarifs américains, et plus particulièrement à ceux facturés par Kenworth, le principal concurrent de notre constructeur national d'engins spéciaux qui ne recule devant rien et qui continuera à le prouver.

S.A. Nicolas Industrie. 89290 Champs-sur-Yonne Tél. : (86) 53.30.09.

Le tracteur saharien Nicolas : il dispose d'un moteur Mercedes de 525 chevaux.

UN CONCOURS DE CIRCONSTANCES

Si certains d'entre vous veulent, par hasard, savoir deux ou trois choses, ou d'autres, même qu'on peut gagner un camion, et même un téléviseur et des tee-shirts, donc pour les petits curieux, voici quelques informations utiles, lues dans « L'Officiel des Transporteurs » :
Le premier moteur Diesel suralimenté avec inter-refroidissement air-air, monté sur un camion et présenté en Europe, est un moteur Daf DKS 1160.
La charge maximum que l'essieu avant d'un camion puisse supporter, dans le cadre de la réglementation française, est de 13 tonnes.
Le camion 8 × 8 équipé d'une bétonnière exposé à Expomat en 1966 est un FWD.
La suite au prochain numéro.

NOUVEAUX CARS « PADANE »

Le célèbre carrossier italien « Padane » vient d'imaginer 15 « Golden Spécial Série 1.000 », pour fêter dignement le millième exemplaire vendu de sa Série « Z ». Il s'agit d'une unité de luxe aux formes novatrices, dont l'aménagement intérieur peut difficilement laisser indifférent : télévision couleur, cinébus magnétiques, salon avec frigo-bar, toilettes, couchette pour le conducteur, dispositifs d'appel de l'hôtesse, distributeur de boissons chaudes, ainsi qu'un réservoir supplémentaire donnant au tout une autonomie supérieure à 1.000 kilomètres. Du « très grand luxe », donc, comme seul savent le faire les grands maîtres italiens.

Padane : via Razzaboni-Centrale-41100 Modena. Tél. : 059.33.42.44.

LE PRESIDENT DES « TEAMSTERS » EN PRISON

L'Amérique des camions vit une drôle d'époque. Témoin : le président du syndicat des camionneurs, les célèbres « teamsters », est en prison. Mais il reste quand même président du syndicat, puisque la loi américaine le permet. Roy Williams, en effet, vient d'être condamné à cinquante cinq ans de prison pour avoir tenté de corrompre un sénateur U.S.
Mais il ne s'agit pas vraiment d'une grande nouveauté dans ce domaine. Les deux prédécesseurs de l'actuel président ont aussi été condamné à des peines de prison. Et le dernier a mystérieusement disparu, certains allant même jusqu'à dire qu'il coule des jours heureux dans un bloc de béton, au fond d'une rivière.
Pour expliquer ce phénomène, on parle du système d'élections syndicales aux Etats-Unis qui permet aux « teamsters » de s'attribuer près de 100 % des électeurs salariés. Ce qui leur confère une certaine marge de sécurité et de manœuvre, puisque les cotisations étaient d'environ 1 400 francs par an il y a quelques temps.
Comme disait Pierre Mendes-France, « le pouvoir corrompt, et le pouvoir absolu corrompt absolument ».

MEDICAMENTS MIRACLES : ATTENTION

Il y eut d'abord les excitants. De nombreux utilisèrent le « maxiton », pour éviter de s'endormir au volant. Mais ce remède ne supportait pas la moindre absorption d'alcool. Il y eut ensuite les tranquillisants, et autres remèdes d'usage courant qui permettent de lutter contre l'assoupissement. Mais il faut rappeler que la plupart de ces produits sont rarement efficaces, et toujours dangereux. Il faut enfin préciser que tout accident dû à un médicament relève de la « conduite en état d'ivresse ».
A propos d'éthylisme, la Commission Economique Européenne signale que les taux d'alcoolémie maximum autorisés varient dans chaque pays, puisqu'ils sont de 0,5 g/l aux Pays-Bas, et de 1 g en Irlande, tandis que la France, la Belgique, l'Allemagne, le Luxembourg et le Royaume-Uni admettent un taux de 0,8 g. Il va sans dire que les sanctions prévues varient aussi dans le même sens que les maxima autorisés.

Fédération Nationale des Conducteurs Routiers. 6, rue de l'Isly. 75008 Paris. Tél. : 387.61.68.

RAPPORT MAYET : MISE AU POINT

On a tout dit sur la sécurité routière pour les poids lourds. On en a même souvent trop dit, depuis le dramatique accident de Beaune. Mais il faut néanmoins savoir que des mesures avaient déjà été prises à la veille de cet accident. En avril 1982, le gouvernement avait nommé une commission chargée d'étudier les problèmes de sécurité liés à la circulation des poids lourds. Et cette commission a remis son rapport sur le bureau du Ministre des Transports. Reste à savoir ce qu'il en est exactement de ce rapport Mayet, du nom de son principal auteur. Première précision utile, il s'agit de propositions, et non pas de décisions. Elles devront d'autre part faire l'objet de mesures d'accompagnement, pour ne pas grever trop lourdement le budget des transporteurs routiers. Il faut enfin signaler qu'elles seront adoptées progressivement.
Certaines mesures risquent néanmoins d'être instaurées immédiatement. Il en va ainsi de l'interdiction de circuler les 29 et 30 juillet prochains, et de l'installation obligatoire de limiteurs de vitesse sur les véhicules de + de 10 tonnes.
Viendra ensuite un renforcement des contrôles médicaux, routiers et techniques, tandis que l'utilisation des autoroutes sera facilitée. Mais les principales mesures ne seront sans doute pas appliquées avant 1985. Parmi elles, la généralisation des limiteurs de vitesse, la création de poids lourds plus sûrs et plus économiques, la mise au point de boîtes noires indestructibles et l'harmonisation des sanctions judiciaires pour les contrevenants.
Une autre série de mesures concernera les conducteurs étrangers qui profitent trop souvent d'une quasi-impunité de fait sur le territoire français. Souhaitons donc longue vie à ce rapport « Mayet » qui pourrait remettre en cause certains privilèges bien mal acquis.

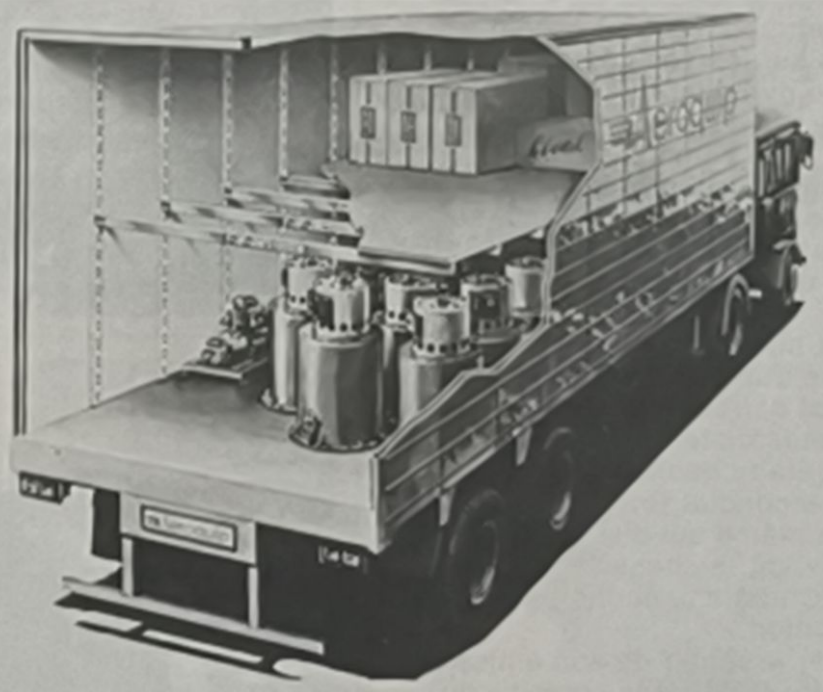
COULEURS FONDAMENTALES

Ce n'est pas nouveau, puisque cela date officiellement du 7 avril 1982. Mais il est peut être utile de le rappeler : il existe quatre couleurs fondamentales qui régissent le Code de la route français. Les panneaux verts sont réservés aux signalisations d'itinéraires « conseillés » dans les grandes villes. De son côté, le blanc restera la couleur concernant toutes les informations d'intérêt local. Inutile de préciser que le bleu n'existe que sur les autoroutes, mais certains ignorent peut-être que le jaune correspond aux diverses signalisations provisoires, telles que les déviations provoquées par des travaux.
Signalons que ces panneaux seront le plus souvent possible équipés de matériaux réfléchissants qui permettent une meilleure lecture, et une économie d'éclairage considérable.

DU NOUVEAU CHEZ AEROQUIP

Tous les constructeurs s'acharnent à réduire les coûts de transport en travaillant sur la partie motrice du camion, ou sur sa partie aérodynamique. Mais la société « Aéroquip » a trouvé plus simple, puisqu'elle se propose de vous faire faire des économies en modifiant simplement l'intérieur de votre remorque. En effectuant de légères modifications, vous installez un plancher amovible dans votre camion et vous doublez ainsi votre volume utilisable lorsque vous avez des objets fragiles à transporter que vous ne pouvez donc pas empiler. Quant aux modifications à faire, il suffit simplement d'installer des rails, des poutres et des sabots que vous pourrez ôter facilement. Stackhanovistes de la rentabilité, prenez donc vos crayons.

Aéroquip. Zone industrielle de la Vrillonnerie. 37173 Chambray-les-Tours. Tél : (47) 28.01.00.



L'astuce Aréoquip : aménager l'intérieur de la remorque pour réduire les coûts de transport.

MOURGEON INDUSTRIE ET ENGINEERING S.A.

BUDGET ROUTE

RECHAUFFEURS ECONOMISEURS
DE GAS-OIL RG 05032 et 5033

MANO TURBO (sur rotule ou encastrable pour tous types de Turbo)

KIT DE PRESSION (contrôle des pressions sur les circuits d'alimentation diesel et essence)

Documentation sur simple demande

Route de Combault · 94510 LA QUEUE EN BRIE · FRANCE · Tél. : (1) 594.20.20

BON POUR
UNE DOCUMENTATION
GRATUITE

NOM _____

PRENOM _____

N° _____

RUE _____

_____

CODE POSTAL _____

VILLE _____

Quand maxi Max joue à mad Max

RTL avait bien fait les choses et maxi-Max s'était donné à fond. Pour la reprise de son émission, le 18 avril, l'artillerie lourde était branchée. Mais le shérif veillait et le convoi se retrouva bloqué Porte Maillot. C'était mad-Max sur les Champs-Elysées. Et la fête pour plusieurs centaines de routiers.

« Pourvu qu'ils ne me reconnaissent pas ». Max Meynier est bien calé dans sa petite voiture guidée par deux motards de l'escorte présidentielle. Ceux-ci lui « font la route », en poussant au besoin les camions sur les bas côtés, à grands coups de gyrophare.
Ce soir-là, Max venait aider les routiers. « Ça commence mal », gémissait-il. Ce lundi 18 avril, il faisait son émission en direct, sur l'autoroute du Nord, à bord du British Leyland qu'un routier gagnera bientôt.
Cela fait plus de dix ans que Max s'adresse aux routiers et à tous ceux « qui sont debout la nuit ». Avant, il était standardiste à R.T.L. Et encore avant, il était chauffeur de maître. On dit qu'il a conduit Brigitte Bardot.
« Y' en a même qui disent qu'ils l'ont vu voler », dit la chanson d'Hervé Christiani, écrite, paraît-il, à son intention.
Pour fêter le retour de son émission du soir sur R.T.L. Max voulait « du nouveau ». Il eut d'abord l'idée de faire gagner un magnifique camion à ceux qui joueraient avec lui. Et comme il s'agissait d'un camion anglais, il décida de le rapatrier lui-même à Paris, au cours d'une émission en direct.
Max voulait un grand cortège de poids lourds avec lui, pour l'accompagner à Paris. Une fête avec ses amis. Quand il arriva à Lesquin, la gare routière de Lille, il crut rêver. Près de 300 camions l'attendaient déjà.
Comme un gamin qui reçoit un beau vélo, Max alla retrouver ses amis sur le terre-plein. Lentement. « Il est heureux, expliqua un responsable de la station de radio. Il est fait pour ça, c'est son truc. Max, ce n'est pas une bête de salon. Il préfère être ici ».

Les routiers aussi étaient contents. « On l'écoute tout le temps, ajoute l'un. Son émission, c'est la nôtre. C'est pratique, surtout pour ceux qui sont à l'étranger. Mais c'est encore mieux quand on peut le voir de près. Max, c'est comme les gens qu'on aime bien. On a envie de l'aider, mais c'est toujours lui qui nous aide ».
Sur le terre-plein, une petite fille regarde Max avec des yeux brillants. Elle s'appelle Valérie. « Mon père est routier, mais il n'a pas pu venir. Et comme mon papa parle tout le temps de Max, j'ai voulu le voir en vrai ».
Mais il fallait partir, et la caravane se mit en route. En tête, Max, dans sa cabine fixée sur une remorque. Derrière, tout ce qui pouvait rouler, du semi-remorque à la petite moto, malgré la pluie menaçante.

Max Meynier au départ de Lille pour sa fête des routiers.

Certains camions étaient chargés, d'autres pas. « Comme il n'y a rien à Lille, expliquait un routier, on va à Paris. Il paraît qu'il y a du travail là-bas ». En fait, ils étaient beaucoup à se dire cela, sans trop y croire. « De toute façon, on y va, et tant pis si

nos patrons ne sont pas contents ».
Déjà, dans l'après-midi, dans le grand hall, tout le monde tremblait quand une hôtesse passait un appel. Ce n'était pas le moment de proposer du fret pour Bruxelles.
Sur la route, le cortège s'allongea au fil des kilomètres. Et sur les ponts qui enjambaient l'autoroute, ils étaient nombreux avec leur lampe de poche pour saluer le passage du cortège. On vit même des tracteurs sur le bord des champs, tous phares allumés. Du haut de son camion, Max jubilait. Il n'avait jamais osé imaginer que des agriculteurs puissent l'écouter en travaillant. Il y eut même une fusée, sur la gauche de la route, comme au 14 juillet. Max aurait pu se prendre pour un chef des Sans-Culotte marchant sur la Bastille.
L'émotion fut à son comble quand Max passa sous le pont de Ressons, à 80 kilomètres de Paris. Il savait que parmi ceux qui agitaient leur lampe, il y avait Mathieu et Marion, ses deux enfants venus lui dire bonjour. A ce moment-là, il fallut passer un disque sur l'antenne : l'animateur ne trouvait plus ses mots.

Le camion T 45 British Leyland à moteur Rolls Royce.

L'émission trouva son second souffle aux abords de Paris. Dans un premier temps, Max jubila en apprenant que plus de 250 camions l'avaient maintenant rejoint, selon la Préfecture de Police.
Mais d'autres routiers l'attendaient autour de la Porte Maillot, lieu de rendez-vous avant la descente des Champs-Elysées. Pour la Préfecture, il était devenu impossible d'autoriser la suite de la manifestation.
Max se déchainait à travers son micro. Face à l'interdiction de passage, il alla même jusqu'à se proposer de payer les 250 amendes ! Mais il fallut quand même se rendre à l'évidence, Max eut beau se démener du haut de sa cabine, ceux d'en-bas ne laissèrent pas passer les camions sur les champs.
Rendez-vous fut donc pris aux studios de la rue Bayard, de nombreux automobilistes s'offrant à emmener les routiers. Et les acteurs de ce joyeux happening nocturne se retrouvèrent quelques instants plus tard au siège de R.T.L., où un cocktail les attendait.
« On peut y aller aussi ? » se demandaient deux routiers qui n'osaient pas entrer. A l'intérieur, Max était comme un enfant qui a reçu un trop beau cadeau. Il essaya bien de dire merci, mais il ne trouva pas les mots, Max était dans un gros nuage... Ils ont peut-être raison, ceux qui disent qu'ils l'ont vu voler.

LE PARTENAIRE

Constructeur de doubles-cabines, véhicules grande capacité, bennes, plateaux bâchés, pick up, minicars, minibus, etc...

Gruau constructeur

LAVAL FRANCE
B.P. 78 Z.I. Route de Rennes 53940 St Berthevin
Tél. : (43) 69.39.80 Télex : 721082 F

100 000e DAILY

Le Daily se vend bien, très bien même, puisque la firme Iveco vient de vendre son cent millième modèle. Pour cette vente symbolique, le client était la Croix Rouge Internationale, qui destine le véhicule à son action sanitaire en Guinée-Bissau.
Double symbole, donc, puisque la Croix Rouge enverra ce véhicule en Afrique Noire, confirmant ainsi la vocation internationale du Daily. Symbole aussi car le Daily sera aménagé en ambulance, prouvant ainsi l'adaptabilité du modèle choisi.
Mais les structures de base resteront les mêmes, avec ses roues indépendantes à l'avant, ses suspensions à barres de torsion, ses freins à disques, sa boîte à cinq vitesses synchronisées et son moteur SOFIM développant 72 chevaux.
Souhaitons donc longue vie au Daily qui ne nous a pas attendu pour se faire les dents.

Iveco. 6, rue Nicolas-Copernic. Zone Industrielle Trappes-Elancourt. 78196 Trappes. Tél. : (3) 051.61.79.

Suzzara, en Italie, le 6 avril : le 100.000e Daily Ivéco est remis à la Croix Rouge Internationale.

TRANSPORT DE PULVERULENTS : NOUVELLES NORMES

En décembre 1982, la Fédération Nationale des Transports Routiers avait saisi le Service des Mines à propos d'un arrêté du Ministère de l'Industrie, concernant les véhicules spécialisés dans le transport de pulvérulents, matières dangereuses par excellence. L'arrêté prévoyait de rendre obligatoire une épreuve de sur-pression, destinée à mettre en valeur la fragilité de certaines citernes.
Sur les modèles neufs, la Fédération estimait qu'il était utile et nécessaire d'effectuer de tels tests. Mais elle estimait qu'ils ne pouvaient être rendus obligatoires sur les vieux camions pour la simple raison qu'ils n'étaient pas réalisables. Il est en effet évident qu'un camion prévu pour charger un maximum de 25 tonnes, par exemple, cassera automatiquement si on charge 50 tonnes pour voir si les soudures de la citerne résistent à une telle pression.
Il faut croire que la remarque était judicieuse, puisque l'on n'entend plus parler de cet arrêté qui aurait dû être publié au Journal Officiel depuis longtemps.

Fédération Nationale des Transports Routiers. 2 avenue Velaquez. 75008 Paris. Tél. : 563.16.00.

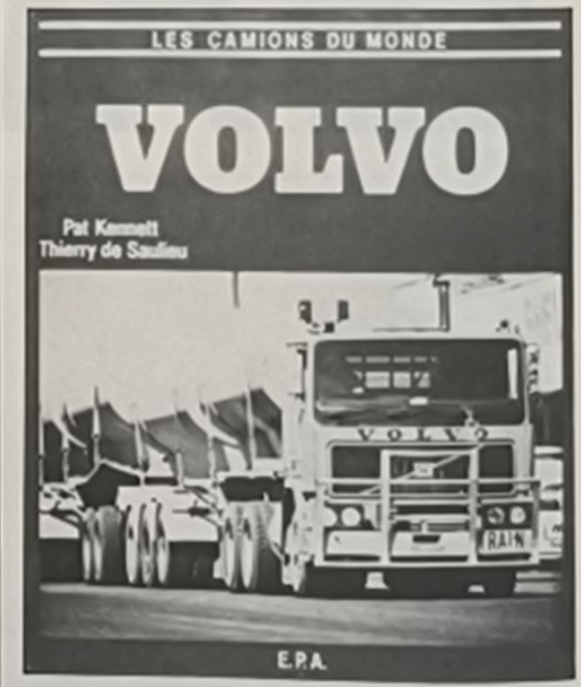
COMPTE PROPRE ET COMPTE D'AUTRUI

Tout le monde parle de « compte propre » et de « compte d'autrui » pour différencier les transports effectués par les conducteurs pour l'entreprise dont ils dépendent, de ceux effectués pour le compte d'une tierce entreprise. Il est donc grand temps de rassembler quelques chiffres qui permettront de dégager une tendance dans chaque secteur, tout en précisant que, seuls, les véhicules de plus de 3 tonnes seront pris en compte.
Première constatation, il y a plus du double de véhicules affectés au « compte propre » qu'au « compte d'autrui ». Même rapport de force pour les capacités de transport, bien que les proportions diminuent. Et rebelote pour le tonnage transporté en kilomètres, bien que l'équilibre soit inversé si l'on ne considère que les distances supérieures à 150 km. Conséquence logique, les conducteurs travaillant pour le compte d'autrui roulent plus que leurs concurrents, sur des camions plus gros et plus chargés. Voilà pour les chiffres. Et pour les fanatiques de la statistique.

Fédération Nationale des Conducteurs Routiers 6, rue d'Isly. 75008 Paris. Tél. : 387.61.68.

VOLVO STORY

Il est des livres que l'on range dans des bibliothèques, et que l'on époussière à chaque printemps. Il en est d'autres que l'on achète dans les gares, et que l'on jette après usage. Entre les deux, il y a ceux que l'on aimerait trouver dans les gares, et que l'on n'a pas le temps de ranger dans la bibliothèque entre chaque usage. On les appelle « livres de chevet », et celui de Thierry de Saulieu fait partie de ces derniers. Il a pour nom « Volvo », et il est le premier d'une Collection sur les « Camions du monde ».



Après sa lecture, vous saurez tout sur le Volvo, « le grand, le gros, le laid, le beau, le p'tit joufflu qu'a un grand cou ». Les 100 pages sont illustrées de plus de 200 photos faites par Pat Kennett, et les textes ont été écrits par Thierry de Saulieu, un spécialiste qu'il est inutile de présenter et qui représente un gage de sérieux, sans pour autant s'adonner aux joies d'un encyclopédisme de bon aloi mais de mauvaise facture.
Le livre est disponible dans les « bonnes librairies » au prix de 65 francs, ou par correspondance auprès de la S.E.J.T.

S.E.J.T. 6, rue d'Isly. 75008 Paris. Tél. : 387.61.68.

ACCOTEMENTS DANGEREUX

Le 3 décembre dernier, le Conseil d'Etat a rendu un arrêt qui fera jurisprudence, et qui concerne l'ensemble des conducteurs routiers. Il s'agissait de définir les responsabilités dans le cas d'un conducteur qui avait abîmé son camion en utilisant un accotement, pour laisser passer un véhicule de tourisme. A cet effet, l'article 21 du code de la route prévoit que « le conducteur d'un véhicule d'une largeur égale ou supérieure à 2 mètres doit laisser le passage à un véhicule venant en sens inverse ».
Le code de la route prévoit donc l'utilisation du bas côté pour effectuer un accotement. Reste à savoir ce qui se passe lorsque le bas côté est inutilisable. Le tribunal a tranché cette question en rejetant la responsabilité sur le conducteur routier. Faites donc bien attention. Si une voiture vient en face, non seulement vous pouvez, mais vous devez vous ranger sur le bas côté, tout en priant les dieux pour qu'il soit stabilisé.

Code de la route : Librairie de la Documentation Française, Quai des Grands Augustins, Paris 75007.

NOUVEAUX MODELES CHEZ PEUGEOT

Les Automobiles Peugeot viennent de faire subir une petite cure de jeunesse à leur célèbre « J 9 » diesel. Grâce à un nouveau moteur, le XD 3 P, la gamme se voit dotée d'une puissance de 73 chevaux, dont 8 administratifs, pour une cylindrée de 2498 cm³. Tout en gardant une charge utile de 1,8 tonne, avec un poids total autorisé de 3,5 tonnes, la vitesse maximale passe à 113 km/h, tandis que le rapport de pont a été allongé de 12 %. Mais le nouveau modèle a aussi été conçu à l'heure des économies d'énergie, puisqu'il consomme de 10 à 11 litres au 100 km en fonction du chargement.

Automobiles Peugeot. 75 avenue de la Grande Armée. 75116 Paris. Tél. : (1) 502.11.33.

Le J 9 Peugeot, ci-dessus en version bétaillère, est maintenant doté du moteur XD 3 P pour une puissance de 73 chevaux DIN.

Géant !

Les plus beaux camions américains, des cascades gigantesques, des exploits hallucinants, filmés par un des plus grands du cinéma américain : Sam Peckinpah.

Vidéocassettes VHS, Betamax et V. 2000 disponibles dans tous les points de vente vidéo.

M.B.C.

THORN EMI VIDEO LE GEANT DU PETIT ECRAN

THORN EMI VIDEO

TRUCK'STORE

RENAULT ASSISTÉ PAR DAF

« Qui veut voyager loin, ménage sa monture ». C'est ce dicton qu'applique avec sagesse Noël Dupas, pour participer à la Coupe d'Europe des Renault 5 Turbo. Ainsi se déplace-t-il toujours en compagnie de son véhicule d'assistance. Jusqu'ici, tout paraît normal. Mais les choses se compliquent un petit peu quand on sait que Noël Dupas a choisi Daf pour son véhicule d'assistance.
Le résultat de cet étrange cocktail est un magnifique semi-remorque, décoré aux couleurs de Daf France et de son service de dépannage I.T.S. Le modèle choisi est un 3.300 DKX, attelé à un semi « Col de Cygne ». Et sur le semi, au-dessus des panneaux Daf, on peut lire, en gros caractères : « Coupe d'Europe Renault 5 ». Avouons quand même que ce délicat cocktail pourrait remettre en cause cette notion de « concurrence acharnée » dont on parle dans les livres d'histoire.

Daf France. BP 4 Survilliers, 95470 Fosses. Tél. : 471.92.00

Le Daf 3300 DKX turbo intercooling, l'un des camions d'assistance de la Coupe d'Europe R 5 turbo.

V.I.R.A.G.E.S : POUR 1986 ?

On parle souvent du projet « VIRAGES » issu d'un programme de coopération entre Renault Véhicules Industriels et les Pouvoirs Publics. Mais qu'en est-il exactement de ces futurs camions « VIRAGES », ou plus précisément : « Véhicules Industriels Issus d'une Recherche pour l'Amélioration de la Gestion de l'Energie et de la Sécurité ».
Il y a un an, Renault et le Ministère des Transports signalent un protocole d'accord en vue de la réalisation d'un véhicule capable d'économiser 30 % d'énergie. Et c'est en 1986 que ce projet devrait sortir des cartons de la firme française. D'après les responsables interrogés, « le projet serait en bonne voie, et des études sont actuellement menées en matière d'aérodynamisme, de recherche d'un carburant de synthèse, d'amélioration de la combustion et de formation spécialisée des conducteurs ».
Les chercheurs savent déjà que la consommation d'énergie varie en fonction de divers paramètres : la saison (+ ou − 7 %), le conducteur (+ ou − 20 %), voire même la pluie, qui augmente généralement la consommation de 1 litre.

GAZOLE : NOUVELLES TAXES

Le jeudi 10 mars dernier, le prix du gazole baissait de 7 centimes sur l'ensemble du territoire. Mais les Pouvoirs Publics s'étaient empressés de préciser qu'il ne fallait pas nourrir trop d'illusions. Et ils avaient raison, puisqu'aucune baisse n'est intervenue depuis. Et rien ne permet de penser qu'une prochaine baisse interviendra dans les mois à venir, bien au contraire.
Pourtant, il ne se passe pas un jour sans que l'on entende parler des difficultés de l'OPEP, pour vendre sa production. Il se passe donc quelque chose d'anormal dans la chaîne qui va du producteur au consommateur. Et ce quelque chose semble se situer au plan de ces mêmes Pouvoirs Publics. Citons par exemple la nouvelle taxe instituée afin de financer l'Agence pour la Maîtrise de l'Energie, qui va passer de 2,7 à 5,4 centimes par litres. Citons aussi la taxe sur les produits pétroliers qui va augmenter de 10,6 centimes, grâce à de joyeuses manipulations fiscales.
Pour ceux qui commencent à douter, précisons quand même que ces Pouvoirs Publics ne cessent de manifester leur volonté de voler au secours des transports routiers.

ARABIE SAOUDITE : PROBLEMES DE FRONTIERE

Charles Martel arrêta les Arabes à Poitiers. Et le temps ne semble pas avoir effacé l'humiliation, puisque ce sont les douaniers d'Arabie Saoudite qui arrêtent aujourd'hui les camions européens à leur frontière. Tous les prétextes leur sont bons, et c'est pour cette raison qu'il nous paraît utile de recenser quelques pièges à éviter.
Le numéro du véhicule doit figurer clairement sur le carnet de passages. Et il doit être identique au numéro de châssis. Sachez d'autre part que véhicule et chauffeur ne peuvent plus quitter l'enceinte douanière avant la fin des formalités. Ne comptez donc sur personne.
Les réservoirs auxiliaires sont interdits, qu'ils contiennent de l'essence, de l'eau ou un quelconque autre breuvage. Dernier détail, que beaucoup ont semble-t-il négligé : cachez votre petite croix, ou votre bible de poche, car elle serait immanquablement la preuve d'une propagande religieuse en faveur de l'église chrétienne. Dans ce cas, la loi prévoit la destruction pure et simple du chargement complet.
Mais rassurez-vous, la loi autorise les plus chanceux à passer la douane.

LES « AIRES DE CULTURE » DU MINISTRE

Charles Fiterman, Ministre des Transports, et Jack Lang, Ministre de la Culture, viennent de définir un programme d'actions culturelles lié aux activités de transport. Ce qui signifie plus clairement qu'ils vont faire installer des « aires de culture » sur le bord des autoroutes dès cet été.
Mais cette décision n'a, en soi, rien de révolutionnaire. Depuis quelques années déjà, des aires de cultures ont été installées sur le bord des autoroutes françaises. Certains se sont peut-être arrêtés sur l'aire de Beaune pour visiter l'« archéodrome », ce véritable musée dynamique de la vie de nos ancêtres les Gaulois. D'autres connaissent peut-être le château de Salses, dans le Roussillon, qui a un accès direct sur l'autoroute. Citons enfin les expositions régionales, comme celle de Vouillé-Aiffres, près de Niort, qui rassemble un panorama des traditions et des pratiques régionales, et sur laquelle on peut acheter quelques spécialités de l'endroit. Heureuse initiative, donc, que de vouloir multiplier ces aires de culture.

Ministère des Transports, 246 boulevard Saint-Germain, 75007 Paris. Tél. : 544.39.93.

RTL

1ère

radio

de France

LA PLUS GRANDE CITERNE D'EUROPE

Le constructeur néerlandais Daf vient de battre un record en matière de citerne. D'une contenance de 56 m³, la nouvelle citerne vient d'être présentée à la presse. Elle est tirée par un tracteur Daf 6 X 2 à suspension pneumatique de type FTS 3303 DKX.
Avec sa capacité de 56 000 litres, cette citerne pourra transporter un maximum de 48 000 litres, puisque le taux de remplissage maxi est d'environ 80 %, en fonction du mélange de gaz transporté et de ses qualités de liquéfaction. Le tout donnera une charge utile de plus de 24 tonnes.
A noter aussi les importants dispositifs de sécurité installés sur le véhicule, parmi lesquels ont peut remarquer un toit paresoleil en aluminium disposé sur toute la longueur de la citerne.
Daf-France. Survilliers, BP 4 95470. Tél. : 471.92.00.

MERCEDES FRANCE : BONNE SANTE

Alors que de nombreux constructeurs européens traversent une profonde crise, la firme allemande Mercedes enregistre des résultats plus qu'honorables pour l'année 1982 sur le territoire français. Avec 15 420 véhicules vendus,elle a réussi à vendre près de 12 % de véhicules industriels en plus de l'année dernière. Mais c'est surtout sur le marché des petits utilitaires, de 2,1 à 5 tonnes, que Mercedes France a réussi sa plus belle percée, avec une progression de plus de 16 %.
Grâce à ses bons résultats, la firme renforce sa seconde place derrière Renault Véhicules Industriels. Du côté de la gamme lourde, c'est sans doute l'arrivée des deux modèles 1933 et 1938 qui a permis ce redressement. En outre, dans le marché particulièrement concurrentiel des 35/38 tonnes, Mercedes France occupe également le seconde place, avec une pénétration de 15,7 % et une augmentation des immatriculations de 16,9 %.
Mercedes Benz France. Parc de Rocquencourt. 78153 Le Chesnay. Tél. : 954.90.22.

GUIDE PRATIQUE DU ROUTIER : 3e EDITION

Les éditions Lamy viennent de faire paraître la troisième édition de leur guide pratique, juridique et administratif du routier. Pour une fois, il ne s'agit pas de l'un de ces manuels particulièrement soporifiques qui donnent tous les renseignements, sauf celui que l'on voulait plus précisément. Autre avantage, il n'est ni lourd, ni volumineux ce qui permet de l'emporter avec soi lors de déplacements.
Dès le début du livre, un sommaire aéré permet de trouver rapidement le chapitre voulu. L'aération était aussi le mot d'ordre des maquettistes qui n'ont pas voulu présenter d'énormes pavés de littérature faussement divisés à grands coups d'alinéas et de signes symboliques.
Mais le livre compte néanmoins quelques défauts. On trouve, en effet, dans la cinquième partie, un chapitre sur l'arrimage et l'on retrouve des recommandations pour l'arrimage dans la partie « annexes ». Autre exemple, la première partie parle du code de la route, alors que l'on retrouve quelques conseils pour la route dans la cinquième partie. Mais peut-être est-il des choses qu'il vaut mieux dire deux fois qu'une. De toute façon, tout y est. C'est à se demander si ce manuel n'est pas appelé à remplacer les célèbres tomes du Lamy, puisqu'il satisfera de nombreux conducteurs routiers. Il est disponible chez l'éditeur au prix de 78 francs, franco de port.
Edition Lamy, 155 rue Legendre. 75850 Paris. Tél. : (1) 627.28.90.

GOLF PICK-UP : COCKTAIL BIZARRE

La firme allemande Volkswagen vient de commercialiser un nouveau véhicule, le Golf Pick-up, étonnant cocktail formé des parties avant de la GTI et des parties arrières d'un véhicule utilitaire. Ce modèle est proposé en quatre versions, selon que vous désiriez un plateau ouvert, un hard-top ou un plateau baché, un moteur essence ou un moteur diesel.
Avec ses 2,4 m², le plateau arrière permettra de nombreuses utilisations, tandis que la hauteur de seuil a été réduite à 640 mm. Mais si vous choisissez le modèle baché, vous obtiendez un volume utile de près de 3 m³. Dans tous les cas, la charge utile est supérieure à une demie tonne.
Le moteur diesel développe une puissance de 54 chevaux, alors que le modèle à essence a une puissance de 70 chevaux. Les tarifs hors taxes vont de 44 985 francs pour le modèle diesel simple, à 45 785 francs pour le pick-up hard top à essence. Dans tous les cas, il s'agit d'une traction avant avec une boîte de vitesses à quatre rapports, et la vitesse maximum va de 135 km/h pour le diesel à 150 km/h pour le modèle à essence. Un ensemble de caractéristiques qui permet déjà de dire que ce modèle satisfera ceux qui recherchent un petit véhicule utilitaire, comme ceux qui sont à la recherche d'un véhicule de loisirs.
VAG France. 105 bd Malesherbes. 75008 Paris. Tél. : (1) 256.42.82.

Les nouveaux Golf pick-up de Volkswagen.

NOUVEAUX SCANIA POUR L'ANGLETERRE

En octobre dernier, le gouvernement britannique décidait de porter le PTRA de 32,5 à 38 tonnes, en même temps que la longueur maximale de 15 à 15,5 mètres. Ces nouvelles normes, qui doivent entrer en vigueur le 1er mai prochain, imposent l'utilisation d'ensembles routiers à cinq essieux. Pour les constructeurs, il s'agissait donc de sortir, dans le délai le plus rapide, un tracteur à trois essieux puisque l'on doit conserver, dans la mesure du possible, une remorque à deux essieux.
C'est le constructeur suédois Scania qui semble avoir gagné cette course de vitesse puisqu'il vient de sortir de ses usines trois nouveaux modèles, le P 112, le R 112 et le R 142. Avec un empattement de 2,85 mètres, ces modèles pourront recevoir un grand nombre de remorques existantes sur le marché.
Les tracteurs en eux-mêmes sont construits avec des éléments standard, et c'est ainsi, par exemple, qu'ils comportent un troisième essieu relevable à monte simple, placé derrière l'essieu moteur.
Mais les autres constructeurs européens ont aussi prévu de se tailler une part au sein de ce nouveau marché anglais. C'est le cas de Renault Véhicules Industriels, qui prévoit de sortir un nouveau modèle dans ses usines filiales anglaises.
Scania France, rue de l'équerre. Z.I. de Béthunes. 95310 Saint-Ouen l'Aumone. Tél. : (3) 037.92.70.

FACOM JOUE LA CARTE DU PRESTIGE

Pour assurer la promotion de son image, la marque française d'outillage « Facom » vient de recevoir son magnifique camion de publicité. Il s'agit d'un immense semi-remorque décoré aux couleurs de la société. Il a été conçu par Déméco sur les plans de Facom. C'est Renault Véhicules Industriels qui a fourni le tracteur, un R 310. L'ensemble aurait coûté moins de 1 million de francs, ce qui correspond à un investissement moyen pour un budget publicitaire de cette envergure.
De toute façon, les responsables de Facom ont bien l'intention de rentabiliser rapidement l'opération. C'est ainsi que le camion servira d'assistance à la compétition pendant les week-ends, alors qu'il sera affecté aux réceptions des grossites durant les jours de la semaine. Avec un tel programme, l'opération risque donc d'être rentabilisée rapidement.

Facom, 6 à 8 rue Gustave Eiffel, BP 73, 91420 Morangis. Tél : (1) 909.34.23.

Le camion d'assistance compétition Facom : un R 310 Renault et une décoration signée Déméco.

EXPEDITION DE PIECES DETACHEES SUR TOUTE LA FRANCE

LE BOURGET
rue Paul Vaillant-Couturier
PARIS
Porte de la Villette
rue Jean-Pierre Timbaut
rue M. Lachatre
rue de La Courneuve

V.I.P.E.

LOCATION DE VEHICULES FRIGORIFIQUES

BEDFORD
GM

votre concessionnaire BEDFORD

3, rue de La Courneuve. Tél. : 838.00.10
93120-LA COURNEUVE. Télex : 215 428

N'ENVOYEZ PAS D'ARGENT

Choisissez sur cette page

5 Grands disques 33 T 30 cm stéréo* ou Cassettes stéréo* longue durée pour 69 F

* utilisables en mono.

(+ 16,50 F de frais d'envoi. Soit au total 85,50 F).

en adhérant au Club Dial, selon les modalités décrites ci-dessous.

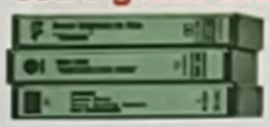
Votre cadeau de bienvenue au Club Dial.

Vous recevez tout d'abord vos 5 enregistrements préférés pour seulement 69 F les 5 (+ 16,50 F de frais d'envoi), soit 85,50 F en tout. Ces enregistrements, bien sûr, sont **rigoureusement les mêmes** que ceux que vous trouvez dans le commerce.

Votre engagement au Club Dial.

En contrepartie de ce Cadeau de Bienvenue, vous devez seulement acheter trois autres enregistrements au Prix-Catalogue (actuellement de 49 à 76 F + frais d'envoi) dans un délai de 2 ans. Même les moins chers!

Votre grand avantage au Club Dial.



Pour tout enregistrement au Prix-Catalogue, vous pouvez en commander un second de votre choix... à 50 % du Prix-Catalogue!

Une fois vos 3 enregistrements au Prix-Catalogue achetés, vous pourrez quitter le Club à tout moment par simple lettre... ou rester avec nous pour profiter de **nouveaux avantages.**

Dans votre catalogue GRATUIT, la Sélection du Club.

En votre qualité d'adhérent, vous recevrez le catalogue du Club, 15 fois par an, **gratuitement**. Ce passionnant catalogue vous présente de grands succès actuels : chanson, pop, musique classique... dont la **Sélection du Club** dans votre genre musical préféré.

Si vous désirez recevoir cette Sélection du Club, vous n'aurez rien à faire : elle vous parviendra **automatiquement**. Par contre, si vous préférez un autre enregistrement ou si vous ne voulez rien, il vous suffira de nous renvoyer la carte-réponse jointe au catalogue.

UN CADEAU-SURPRISE
en plus si vous répondez dans les 10 jours.

Merci de renvoyer le Bon ci-dessous dès aujourd'hui au **Club Dial, 1, bd François-Arago, 91328 WISSOUS CEDEX.**
Pour la Belgique, écrire à Audioclub Benelux, 30, av. de Roodebeek, 1040 Bruxelles.

N'ENVOYEZ PAS D'ARGENT

club dial

Bon d'adhésion d'essai

à renvoyer au **Club Dial, 1, bd François-Arago, 91328 WISSOUS CEDEX.**

J'inscris ci-dessous leur numéro :

N° 3
N° 3
N° 3
N° 3
N° 3

J'aime surtout (cochez 1 seule case)
☐ 2 variétés, chansons
☐ 3 pop, rock
☐ 1 classique

Oui, envoyez-moi (cochez l'une ou l'autre case)
0 ☐ 5 disques 33 T 30 cm stéréo
1 ☐ 5 cassettes stéréo longue durée

Après 10 jours d'audition, je pourrai soit vous les renvoyer, soit les garder pour seulement 69 F les 5 + 16,50 F de frais d'envoi (au total 85,50 F).
Si je les garde, je deviens adhérent au Club Dial et m'engage à acheter, dans un délai maximum de 2 ans, 3 enregistrements au Prix-Catalogue (de 49 à 76 F + frais d'envoi)* parmi les centaines qui me seront proposés dans le catalogue gratuit que je recevrai 15 fois par an. Chaque catalogue me présente la Sélection du Club dans le genre musical que j'ai choisi. Si je désire recevoir cette Sélection du Club, je n'aurai rien à faire : elle me sera envoyée automatiquement. Si je préfère un autre enregistrement ou pas d'enregistrement du tout, il me suffira de vous envoyer la carte-réponse jointe au catalogue, avant la date limite indiquée sur cette carte.
En ma qualité d'adhérent, pour tout achat d'un enregistrement au Prix-Catalogue, je pourrai en commander un second à 50 % du Prix-Catalogue.
Dès mon engagement d'achat rempli, je pourrai annuler mon adhésion à tout moment par simple lettre, ou continuer à profiter de nouveaux avantages en restant au Club.

UN CADEAU-SURPRISE si vous répondez en Bon dans les 10 jours

ÉCRIRE EN MAJUSCULES. MERCI

M. ☐ ; Mme ☐ ; Mlle ☐ _____
Prénom _____
N° et rue _____
_____
Commune _____
Code postal | | | | | Localité distributrice _____

Signature indispensable
(celle des parents ou du tuteur pour les mineurs)

DIAA | | | |

* Les enregistrements proposés sur cette offre sont aussi disponibles au Prix-Catalogue. Catalogue sur demande.
Toute audition d'enregistrements est soumise à l'acceptation du Club. Cette offre est limitée à un exemplaire par adhérent et à la France métropolitaine, valable jusqu'au 30 juin 1983 dans la limite des stocks disponibles.

TRUCK'STORE

TRANSPORT DE MINI-VOITURES : LA SOLUTION VAQUETTE

Il fallait y penser. Les camions transporteurs de voitures sont faits pour porter des véhicules à gabarit normal. Il y avait donc toujours mauvaise utilisation de l'espace lorsque ces mêmes camions transportaient des petites voitures. Or, ces petites voitures sont appelées à connaître un bel avenir.
C'est dans cette optique que les carrosseries Vaquette viennent de réaliser un nouveau camion spécialisé dans le transport de petites voitures. Le véhicule n'aura que deux étages, comme les autres, mais les voitures seront placées dans le sens de la largeur puisque le châssis aura un empattement de 5 mètres.
La manutention sera effectuée par un hayon du type Gerbeur disposé sur le côté du véhicule. Il se déplacera latéralement, et il s'escamotera sur l'arrière en position de route.

Carrosserie Vaquette. Ully Saint-George. 60730. Sainte-Geneviève. Tél. : (4) 426.80.04.

CONGES SCOLAIRES 83/84 : LES DATES A RETENIR

Il est des dates à retenir, et celles des rentrées scolaires en font partie. Ne serait-ce que pour essayer de ne pas prendre la route durant la même période dans les régions concernées et ne pas tomber sur des embouteillages monstres et inhabituels.
En fonction des trois régions françaises, les dates de congés viennent d'être fixées et sont les suivantes. Le 8 septembre, pour les grandes vacances. Les 27, 28 octobre et le 3 novembre pour la Toussaint, le 10 et le 14 novembre pour les cérémonies du 11 novembre, le 20 décembre et le 4 janvier pour les congés de Noël.
Pour les vacances de la mi-février, les routes seront chargées les 2, 9, 13, 16, 20, et 27 février, tandis que les vacances de Pâques auront pour dates les 23, 29 et 31 mars ainsi que les 9 et 16 avril. Notons enfin que les vacances d'été débuteront les 29 et 30 juin.

« MUNDIAL » DES CHAUFFEURS PROFESSIONNELS

C'est à Oslo, capitale de la Norvège, que se déroulera, du 23 au 25 septembre prochains, la finale du championnat du monde 1983 des chauffeurs routiers professionnels. Près de 200 concurrents ont été sélectionnés au cours des phases éliminatoires qui se sont déroulées en Argentine, Afrique du Sud, Suisse, Espagne, Grande-Bretagne, Allemagne Fédérale, Hollande, Finlande, Belgique, Canada et en France.
La phase finale de cette rencontre comprendra des épreuves théoriques et pratiques, avec quatre catégories de véhicules : bus, car, porteur solo et porteur remorque. Ce sont les véhicules Scania qui ont été choisis pour ces épreuves, afin de donner les mêmes chances à tout le monde, tout en s'assurant de la présence technique du constructeur établi dans un pays voisin, la Suède.
C'est l'Union Internationale des Chauffeurs Routiers qui est l'organisatrice de ce grand concours international. Fondée en France en 1957, cette union compte aujourd'hui des associations dans 15 pays, et plus de 1,6 million d'adhérents. Elle a pour but, non pas de s'ériger en structure syndicale, mais plutôt de former un corps de pression au sein d'un corps de métier tout en veillant aux intérêts de la profession.

Union Internationale des Chauffeurs Routiers 6, rue d'Isly 75008 Paris. Tél. : (1) 387.61.68.

NOUVEAUX PNEUS PIRELLI

La célèbre marque italienne de pneumatiques Pirelli, vient de sortir sur le marché une nouvelle série de pneus issus de recherches dans le domaine des matériaux utilisés et des améliorations à apporter aux modèles existants.
La nouvelle gamme se subdivise en trois groupes, mais ils sont tous élaborés selon la technologie de la ceinture zéro degré. Cette méthode permet de limiter les contraintes internes causées par la pression, le roulement et la force centrifuge. Il s'agit d'une ceinture métallique caoutchoutée ayant une élasticité calculée, disposée à zéro degré dans le sens de la marche.
Autre amélioration : l'adoption du principe du profil bas sur l'ensemble des modèles présentés. C'est ainsi que les ingénieurs ont pu remarquer un ensemble d'avantages à ce nouveau modèle : réduction de la température des freins de 20°, augmentation de la longévité des garnitures de 30 %, de la vitesse potentielle du véhicule et de la longévité du pneumatique. Autre avantage, diminution de la résistance au roulement de 30 % et de la distance de freinage d'un tiers.

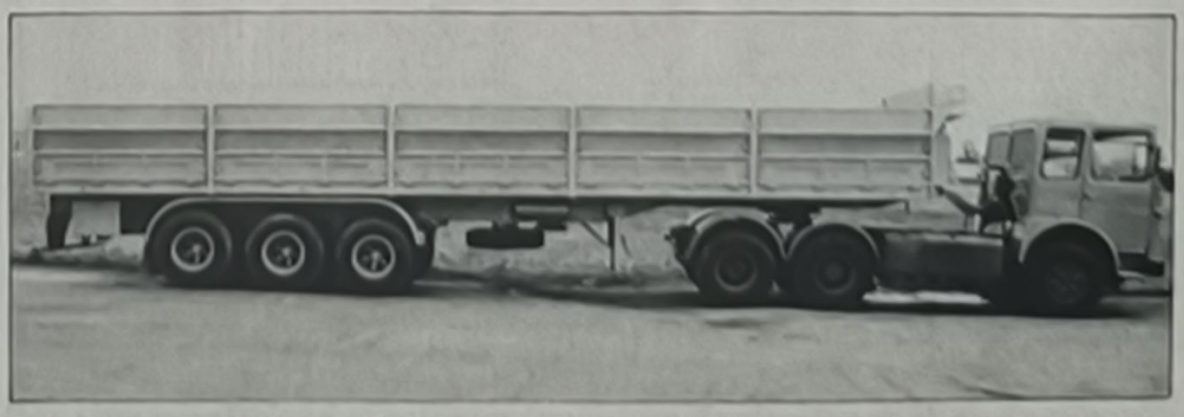
Pirelli France. 71, boulevard National. 92253 La Garenne Colombes. Tél. : (1) 780.73.73.

LICENCIEMENTS CHEZ TRAILOR

La crise n'épargne personne, et celle que traversent actuellement l'ensemble des constructeurs de poids lourds en est l'exemple parfait. Alors que certains arrivent péniblement à sortir leur épingle du jeu, d'autres prévoient déjà des périodes de chômage technique.
Mais cette crise peut frapper encore plus fort. Témoin, le constructeur de semi-remorque Trailor, qui prévoit de licencier 310 personnes, par suppression d'emploi, dont 160 dans la seule usine de Lunéville, en Meurthe et Moselle. Trailor emploie 2100 personnes sur le territoire français. On ne pourra pourtant pas reprocher à Trailor son manque de dynamisme. En 1983, le constructeur a présenté de nombreux modèles nouveaux parmi lesquels il faut noter les citernes monocompartiment à bitume en acier calorifugisé, et la nouvelle génération de plateaux. Avec des longerons avant amincis, ces derniers permettent un volume carrossé plus important, tout en conservant la même solidité de structures. Au plan de la sécurité routière, il faut enfin noter l'amélioration de la stabilité transversale grâce à un écart maximum des ressorts.

Trailor. 5 route Nationale. 78311 Maurepas. Tél. : (3) 050.61.26.

Le dernier-né des Pirelli.



Semi-remorque plateau de Trailor.

Le motel-camion

Connaissez-vous le motel-camion ? Ça n'existe pas encore, mais ça ne saurait tarder ! Un jeune architecte parisien, Laurent Gardet, vient d'en déposer le projet. Pour en savoir plus, lisez la suite...

Le principe est simple, c'est vrai. « Trop simple pour y croire » doivent penser ceux qui avancent en regardant derrière eux. « Il suffit de prendre des remorques et des tracteurs, de les poser sur deux étages par rangées de douze, d'installer une zone centrale d'accueil, et vous obtenez un motel de 48 chambres conforme à la législation française » explique avec un petit sourire narquois l'auteur du projet. « Et l'argent que vous économisez sur la construction, précise-t-il ensuite, vous le replacez dans l'aménagement intérieur qui sera gadgétisé au maximum ».

Mais c'est quand même un petit peu plus compliqué que cela. Il suffit de voir les kilos de plans et de maquettes qui encombrent son bureau. Tout est prévu, du plan-masse de construction au plan-volume d'aménagement intérieur, en passant par le descriptif détaillé des cuisines. Pour le matériau, les remorques choisies devront être conformes aux normes françaises. « A la rigueur, on pourra faire construire des modèles spéciaux. On soudera ensuite ces remorques à de véritables calandres, dont on gardera les équipements extérieurs et intérieurs ».

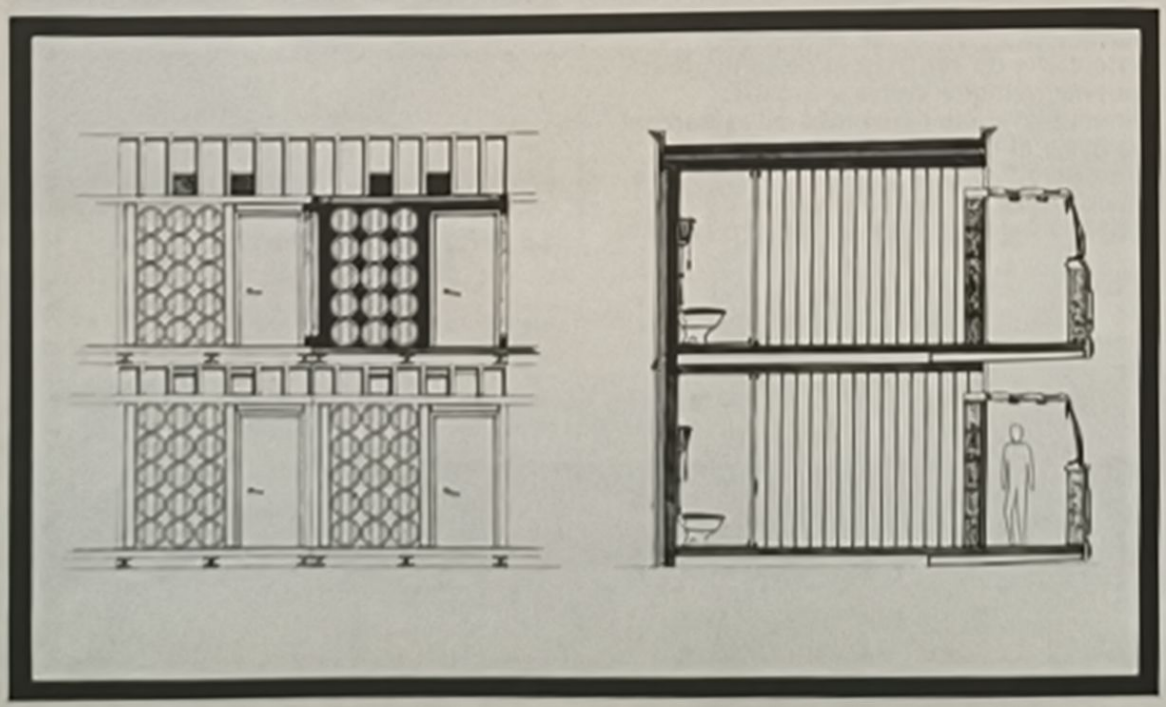
Ainsi naquit une chambre de 4 m sur 2,50 m, et un couloir d'accès de 1,20 m de large. On pose des fondations solides, on prévoit une zone centrale d'accueil, et on installe de chaque côté une rangée de camions. Avant de poser le second étage, on crée une structure de liaison, une nouvelle fois basée sur les principes de construction des poids lourds. Il s'agit en effet de longerons en « U ». Il ne reste plus qu'à poser le deuxième étage, et vous avez 48 chambres parfaitement habitables.

Autre principe, qui était à la base du projet : le motel sera construit avec un programme « bio-climatique », ce qui signifie qu'il bénéficiera de tout un système de récupération de l'énergie solaire. « Les camions seront orientés vers le Sud, explique le concepteur. Et le soleil, qui passera à travers les pare-brises des cabines, ira chauffer la paroi qui sépare la cabine de la chambre ».

Il faut préciser que cette paroi sera équipée d'un système de récupération de l'énergie, et de son stockage. « Il ne faut pas rêver. Il ne s'agit pas d'un chauffage autonome. Mais cela permettra d'économiser de l'énergie, et surtout de ne pas en gaspiller puisque le système sera parfaitement isolé ».

Tout va donc pour le mieux dans le meilleur des mondes. « Il suffisait d'y penser » a-t-on envie de se dire. Mais il fallait aussi penser au reste, et c'est ce qu'a fait cet architecte que l'on prenait pour un fou... « Avec l'argent économisé sur la construction et sur l'entretien, on va pouvoir rigoler un peu ».

Premier exemple, l'aménagement intérieur des chambres. Chaque pièce aura un mobilier spécial, avec des gadgets un peu partout. Dans chaque pièce aussi, tout un système vidéo, avec des films programmés par le gérant. « Dans les couloirs aussi, on pourra rigoler. S'il pleut, on pourra brancher les essuie-glaces pour voir dehors. La nuit, on met-



tra les phares ou les clignotants. Et comme le motel sera sur le bord de l'autoroute, ce sera un peu plus joli que ces horribles enseignes de publicité qui se ressemblent toutes ».

« En bas aussi, on va rigoler » précise-t-il avec le même sourire. « Il y aura un immense bar en bambou, avec des tabourets qui coulisseront tout autour. Ce sera au client de venir prendre son assiette, son verre, ou celui de son voisin s'il est placé entre les deux. C'est toujours le même principe. Il faut que les gens participent, pour qu'ils ne s'ennuient pas comme dans les autres motels. Il y aura aussi quelques tables pour les grincheux, puisqu'il y en a toujours ».

Et le principe du motel sera respecté, puisque l'on garera sa voiture ou son camion sur le parking correspondant au numéro de chambre. Adieu, donc, aux véhicules garés au fin fond d'un sombre parking.

Voilà pour les idées, qui ne manquent pas. « C'est faisable » estiment les spécialistes, « car cela ne pose aucun problème technique ». Mais il manque encore les financiers. Quelques-uns ont déjà pointé le bout du nez, « mais ils n'osent pas se jeter à l'eau ». Ils admettent que cela ne coûtera pas trop cher, que cela pourra être rapidement rentabilisé.

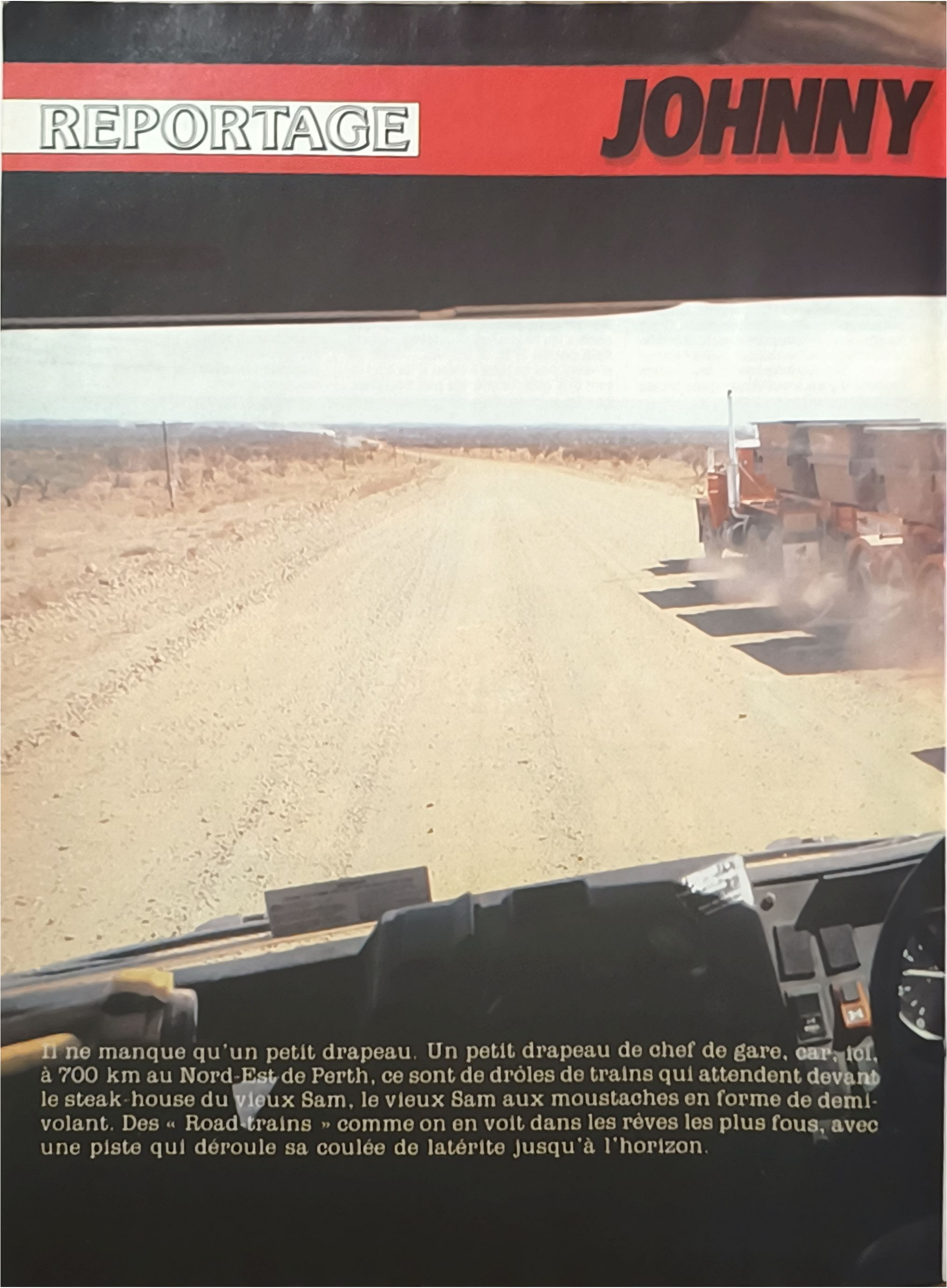
Les financiers ont un peu peur de passer pour des « futuristes », ce qui ne pardonne pas en France. Mais ils savent aussi que c'est le seul moyen de réussir, en raison de la conjoncture actuelle. Alors, ils hésitent.

« Ça marchera », précise Laurent. « Mais peut-être pas tout de suite. Mes professeurs pensent comme moi : les Français veulent du classique, avec du rococo tout autour, genre colonnades du Louvre. Tant pis, on attendra » explique-t-il avec le sourire en me raccompagnant.

— N.F.

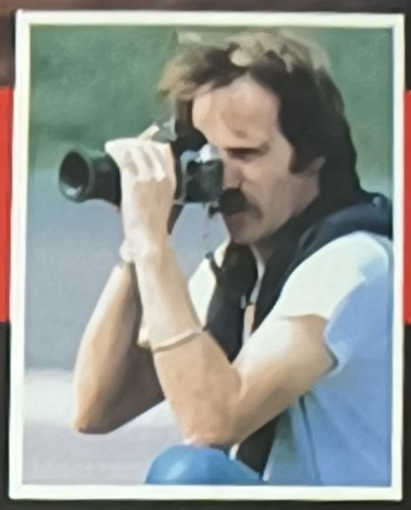
REPORTAGE

JOHNNY



Il ne manque qu'un petit drapeau. Un petit drapeau de chef de gare, car, ici, à 700 km au Nord-Est de Perth, ce sont de drôles de trains qui attendent devant le steak-house du vieux Sam, le vieux Sam aux moustaches en forme de demi-volant. Des « Road-trains » comme on en voit dans les rêves les plus fous, avec une piste qui déroule sa coulée de latérite jusqu'à l'horizon.

D'AUSTRALIE



REPORTAGE
THIERRY DE SAULIEU

Le F-12 Volvo 6 x 4 de Johnny : 49 mètres de long et 130 tonnes d'essence réparties dans trois citernes derrière le tracteur. Impressionnant ! Si un jour vous allez en Australie, planquez-vous sur la route qui relie Perth à Darwin via Alice Springs, vous rencontrerez la bête, c'est son trajet habituel.

Il ne manque qu'un petit drapeau. Un petit drapeau de chef de gare, car, ici, à 700 km au Nord-Est de Perth, ce sont de drôles de trains qui attendent devant le steak-house du vieux Sam, le vieux Sam aux moustaches en forme de demi-volant. Des « Road-trains » comme on en voit dans les rêves les plus fous, avec une piste qui déroule sa coulée de latérite jusqu'à l'horizon.

L'horizon, c'est à une poignée d'essieux du rétro dans lequel le grand Jim, par habitude, jette toujours un petit coup d'œil pour voir si ses trois remorques sont toujours en ligne : oui, trois remorques qui s'étalent sur... 49 m, 130 tonnes accrochées au F 12 6x4 (Volvo), 130 tonnes d'essence dans trois citernes : « Ça vous fait un sacré bidon dans la musette », a dit Johnny, deuxième chauffeur de ce Trans-Australian-Express qui relie Perth à Darwin, via Alice Springs et Mount Isa (Australie). A vol d'oiseau, 3 fois la France du Nord au Sud et en kangourou... Mais Jim n'aime pas trop parler de kangourous : hier, il en a culbuté trois sur la piste, et, ce midi, le vieux Sam lui en a encore servi à midi, deux bons pavés dans le filet arrosés d'un rouge du pays.

Et maintenant, Jim et Johnny viennent de fermer leurs portières. Le vieux Sam a fait un signe par la fenêtre entr'ouverte et, dans le carré de lumière, il compte les essieux. Le vieux Sam n'a pas eu besoin de sa machine à calculer pour faire le compte : 60 roues, plus un essieu avant en monte simple. « Jusqu'où s'arrêteront-ils, franchement, jusqu'où s'arrêteront-ils ? » murmure le vieux chef de bar derrière son comptoir. Jim vient de mettre le contact. Le moteur se met doucement à ronronner. On dirait un marsupial sorti du carbonifère supérieur, une sorte de diplodocus à roulettes, qui part pour sa migration saisonnière.

La pression monte dans les freins, les témoins rouges s'éteignent un à un. OK, c'est tout bon, on peut embrayer. Première. L'énorme convoi bouge dans un cliquetis de fer. Un léger spasme mécanique ondule sur les 49 m de l'attelage et la lourde machine s'ébranle dans un effort douloureux. C'est parti, mais attention, il n'est pas question de laisser une vitesse dans la « boîte à gants ». Il faut les monter une à une, avec la mesure d'un Karayan de la piste qui connaît parfaitement la musique des 330 chevaux du six cylindres. Pour tourner la page, il faut laisser le régime aller vers son couple maxi. Les cuivres montent jusqu'au point d'orgue, où, d'un coup de levier (la percussion du double débrayage), l'orchestre repart dans un crescendo qui envahit la cabine où Johnny sommeille dans sa couchette, derrière les sièges. Attention, Jim, il n'y a plus qu'une quinzaine de mouvements dans cette symphonie, et il ne s'agit pas d'en râter un.

Bien sûr, les premières vitesses peinent un peu plus, elles « broutent » et, pour-

En Australie, le road-train « moyen » c'est 45 mètres — le « must », c'est une longueur totale de 66 mètres, tracteur compris. Quand ça rugit dans la poussière des pistes, ça fait mal !

tant, ce n'est pas exactement des moutons que tu as sous le capot, comme ce n'est pas exactement de l'eau bénite que tu transportes. 110 tonnes d'essence sur les reins, ça fait une belle bombe, hein ?

1 500 tours/mn. Le compteur est bloqué sur 90 km/h et le levier de vitesses enclanché sur la 16 ème grande. Le désert déroule sa monotonie sur 360°. Il n'y a rien pour accrocher le regard. De temps en temps, un petit arbuste rabougri surgit sur les bas côtés d'une piste désespérément rectiligne qui semble traverser deux mondes de terre rouge tellement semblable que l'on finit par ne plus savoir où est la droite et la gauche. En arrière plan, l'horizon recule inéxorablement ; une impression d'immense solitude envahit le désert.

« Dis donc Jim, ça fait bien une heure que tu es au volant. Faudrait aller au rapport ».

Le rapport, c'est l'inspection minutieuse des roues et des essieux, car, « si ça chauffe », dit Johnny, « ça fait boum », ajoute Jim en rigolant et en sortant un

REPORTAGE

Le road-train, un moyen fou de transport ? Pas tant que ça. Avec ce système, le coût par tonne transportée est 3 fois moindre que par porteur traditionnel. Ainsi, le Volvo de Johnny ne mange-t-il que 0,9 litre au 100 km par tonne transportée.

Cora du frigo de cabine. Extra, ça vous refait une santé, car, sous le tropique du Capricorne, les pinces de chaleur plantent leurs braises jusqu'au fond des os. C'est maintenant le tour de Johnny d'être au volant. Il a commencé à faire la route dans les années 60, au volant d'un Mack type B41. « Fallait vraiment être un dur, un vrai cow-boy de la piste. La plupart, d'ailleurs, nous prenaient pour des fous, car, en ce temps-là, les 240 chevaux étaient plutôt poussifs et le V6 bruyant. Evidemment pas de clim', une cabine très rustique et des suspensions comme du béton, tu vois le genre, et tout cela sur des pistes défoncées. Les bahuts jouaient à saute-mouton sur les bosses et s'aplatissaient dans les trous. Dément ! Et il fallait être un costaud pour maintenir le volant, tu peux me croire ».

Depuis, les temps ont beaucoup changé, et rares sont ceux qui tombent en panne. « On n'a plus ce petit pincement au cœur quand on entendait la mécanique râler dans ses pignons ». Maintenant, pour se tenir éveillé et pour lutter contre l'engourdissement, on fixe son attention sur des repères qui balisent ce vide, par exemple une éolienne qui, tel un cœur sous le souffle du vent, puise l'eau dans le corps de la terre. Et puis, il y a la présence du pétrole qui vous bat les flancs : « Ça c'est un bon divertissement, car j'ai vu une fois un squelette de Road-train au bord de la piste. Il avait brûlé en quelques secondes. Ça fait réfléchir, tu peux me croire ! »

Les difficultés de circulation sont peu importantes à la saison sèche, car tous les animaux sont dans les fermes. Mais, à la saison des pluies, il faut tirer « la corne de brume » pour éviter de véritables bancs de bovidés qui errent au gré des prairies soudainement ressuscitées. Evidemment, à 90 km/h, le carnage serait catastrophique, bien que de larges parebufles limitent les dégats en cas de collision.

« Oui, pour être routier en Australie, il faut être capable d'affronter tous les types de terrain et tous les types de temps, même les cyclônes qui font soudain monter les eaux jusqu'aux pare-chocs ».« On a vu des camions emportés par une mer de boue, ou cloués au sol par l'argile qui le maintenait prisonnier. Il faut alors attendre du secours pendant plusieurs jours... »

« Mais vous n'avez jamais pensé à changer de métier ? »

« Si, au début, quand je n'étais pas initié, quand je ne savais pas m'y prendre ». C'est toute une pratique et une philosophie, la route, et ça s'apprend sur le tas. Ce qui est drôle, c'est qu'avec les années, ça devient comme une autre vie ; celle qui n'appartient qu'à vous, et à ceux avec qui on vide un verre sur les comptoirs des « vieux Sam ».

Au début je trouvais que c'était un jeu dangereux. Petit à petit on apprend les feintes, la technique, et, après, on ne peut plus s'en passer. C'est difficile à expliquer. Mais, voyez-vous, la route pour moi, la piste plutôt, c'est un peu ma vie. Si elle pouvait parler, elle dirait tout ce que j'ai vécu, souffert, espéré, maudit aussi ».

« Et s'il fallait faire un bilan, Jim, qu'est-ce que vous diriez ?

« Je dirais que ce métier m'a donné beaucoup de soucis, mais aussi beaucoup de joies et surtout, un certain parfum de liberté. Aujourd'hui, pour moi, c'est ce qui est le plus important. »

— Jacques Magnin

REPORTAGE

SALONS DE

**Turin et Los Angeles :
en ce printemps plutôt maussade,
ces deux villes ont été
les capitales des véhicules poids lourds.
Voici le compte-rendu
de ces deux manifestations importantes.**

Le Hall du Salon de Turin avant l'ouverture officielle au public.

PRINTEMPS

VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI
IVECO
USCITA DI SICUREZZA
IVECO
IVECO
IVECO
IVECO
INFORMAZIONI
IVECO
IVECO

A part le soleil et les jolies filles sur le stand Iveco, il n'y avait vraiment pas de quoi fouetter un chat, surtout sans tigre dans le moteur ! Non, les constructeurs n'avaient vraiment pas sorti leurs griffes pour se présenter devant le portrait d'Agnelli, qui trône toujours en buste au seuil de la célèbre coupole italienne.

A 11 heures du matin, Giorgio Manina, administrateur délégué d'Iveco entouré de son état major prenait la parole devant la presse : « Le secteur économique du véhicule industriel a rencontré, en 1982, de nombreuses difficultés. Tous les constructeurs, sans exception, confrontés à des problèmes de surcapacité de production, ont dû mettre en place des programmes de réduction des coûts et réviser à la baisse les prévisions budgétaires.

En regard de 81, la demande a chuté en Europe, d'approximativement 10 %, allant jusqu'à — 20 % en Allemagne et — 25 % en Italie. Cette demande a même reculé de 25 % dans les pays hors d'Europe.

Ces résultats sont la conséquence logique du contexte économique mondial qui, en dehors du resserrement des marchés européens, se caractérise par une baisse des revenus pétroliers des pays de l'OPEP et de leurs programmes d'équipement ; par l'importance de la dette des pays en voie de développement et la diminution de leurs capacités d'investissement ; enfin, par l'annonce d'une amorce de reprise du marché nord-américain. Cette situation devrait avoir pour effet d'accélérer le processus de réorganisation du secteur du véhicule industriel et son orientation vers les accords entre constructeurs, ou encore entre constructeurs et fabricants d'organes.

Iveco s'est orienté dans cette voie depuis deux ans et, après avoir signé un accord de « joint-venture » avec Rockwell (pour la fabrication et la commercialisation des ponts arrière pour des véhicules de gammes moyennes et hautes), a passé un accord de collaboration avec Eaton, concernant la conception, la production et la vente de boîtes de vitesses ».

Ainsi, les années qui s'annoncent vont connaître de nouvelles logiques de production et de création mécaniques. De nouvelles intégrations économiques cherchent leur voie dans la multinationalisation de la production et les plans sont prêts dans les trains-wagons qui attendent le sifflet de la locomotive nord-américaine pour se lancer sur les route du monde.

Dans cette galerie du futur, nous savons déjà que le moteur diesel, qui a encore de beaux jours, devra néanmoins augmenter sa propre puissance par unité de cylindrée, réduire les consommations spécifiques, et augmenter sa fiabilité. De ce point de vue, l'emploi de l'électronique pour la « gestion » des performances du véhicule, en agissant sur l'alimentation et sur l'entière chaîne cinématique avec la possibilité d'automatiser les changements de vitesse, est plein d'avenir, de même que l'utilisation de matériaux céramiques, dans les chambres de combustion pour garder le plus possible l'énergie thermique développée dans la combustion. L'application de turbo compresseur à géométrie variable devrait améliorer l'efficacité à bas régime. Une récupération des déchets d'énergie thermique (turbo compoud) augmentera l'économie et de nouveaux lubrifiants devraient permettre de réduire ultérieurement les pertes mécaniques.

Pour ce que l'on peut prévoir de l'évolution législative, le sujet le plus ardu sera l'aggravation des règles sur le bruit.

A gauche, le camion-star du Salon de Turin en charmante compagnie : le nouveau porteur d'Iveco, d'une puissance de 190 chevaux pour 38 tonnes. Au-dessus, le tracteur Scania R 142 HS de 420 chevaux à moteur DSC 1401 turbo E Intercooler. A droite en haut, le tracteur de la Régie R 360 Turbo Savana de 357 chevaux doté de freins à disques pour un PTT de 56000 kg. Ci-contre, le petit Frésia jaune F 120 C 13 à moteur Fiat 8060 de 130 chevaux. A droite, le Bedford TM 4400 de 400 chevaux à moteur Detroit diesel turbo V8 et d'une cylindrée de 12 000 cm³.

Dans ce contexte d'attente et de prudence, on ne pouvait s'attendre à des révélations importantes. Pourtant, Renault se risquait dans la nouveauté avec le S130, d'un PTAC de 11,5 tonnes, plus particulièrement adapté au marché italien.

Ce nouveau véhicule est le premier d'une gamme qui sera commercialisée prochainement dans les pays européens et dont les composants et les caractéristiques ont été conçues pour répondre aux normes en vigueur dans la communauté européenne, sur les plans du bruit et de la pollution, de l'éclairage et de la signalisation. En outre, des freins à disques apparaissent sur l'essieu avant des S 310 et S 150 aux PTAC de 11 à 13 tonnes. Ainsi, le S 310, qui devient le premier camion de moyen tournage à être équipé de freins à disques en Europe, complète-t-il la gamme des moyens tonnages et, notamment, le S 170, déjà présenté au Salon de Paris.

Dans cette politique d'adaptation au marché italien, Mercedes présentait le 1425 S équipé d'un V8 de 250 chevaux et pouvant recevoir une cabine courte, une cabine semi-longue et une cabine longue. DAF, avec le FT 2826 présentait un châssis de tracteur 6 x 4 livrable également en châssis-benne, équipé d'un train tandem DAF 2699 T avec essieux à réducteurs dans les moyeux. Volvo, aussi, adaptait ses F6 10 - 12 - 13 aux normes italiennes. Quant à Ford, il dépassait le cadre des marchés nationaux en proposant dans ses cargos 2420 un moteur Deutz (le Cummins est aussi disponible) et présentait de nouvelles cabines avec couchettes conçues par le carrossier Barribi, qui seront d'ailleurs produites en série par Ford, dès septembre ou octobre.

Man, dans la foulée, présentait un Man 9136 FA 4 x 4 de 136 chevaux d'un PT de 9 tonnes, très attendu par les travaux publics, les amateurs de grands espaces et de grandes courses africaines.

Quant à Volkswagen, il comblait les trous laissés libres dans les petits tonnages.

A part cela, on pouvait admirer les monstres habituels des grands noms qui, dans l'attente de la relève, faisaient reluire leurs bisons vapeur (Renault), leurs dents de la mer (Scania) ou leurs sabots en pare-bufle (Volvo). Quant à Iveco, Mona Lisa s'était échappée de la cabine de Léonard pour donner un coup de pinceau au 190-38 : sur la carrosserie, une belle hirondelle avec un turbo spécial trattore. Mais, comme on le dit chez Astérix : « Une hirondelle ne fait pas le printemps ».

— J.Y.M

SALONS : PROGRAMME 83

Quelques dates à retenir pour les amateurs de nouveautés. Après le Salon de Turin et le Salon International de l'Auto qui ouvre ses portes à Barcelone en même temps que paraît ce journal (30 avril-8 mai), le Salon de Francfort des Voitures Particulières, des Utilitaires et de l'Equipement se tiendra du 15 au 25 septembre prochains. Notons encore, à Nice, la 26e Semaine des Autocars et des Bus (18-21 octobre), lesquels Bus et Cars se retrouveront à Turin en fin d'année, du 19 au 24 novembre.

REPORTAGE

C'était la fête du camion, fin mars, à l'Anaheim Convention Center de Los Angeles pour le salon des trucks, dans la plus pure tradition américaine.

D'accord, il y a ceux pour qui la Côte Ouest des Etats-Unis porte un seul nom, Long Beach. Et il y a les autres, ceux pour qui les F.1 ne sont que des baignoires à berzingue. Ça pousse, mais ça gonfle. Dans le cœur du cow-boy moderne, le paradis, c'est l'Anaheim Convention Center, banlieue Sud-Ouest de Los Angeles, pas loin de Disney Land, et à portée d'objectif des journalistes de Street Roadder, le magazine américain des branchés de la route.
Or donc, fin mars, pendant 3 jours, l'Anaheim Convention Center a fourmillé de truckers et autres amateurs de beaux camions. Contraste. Santiags et mocassins, cuir et costard-cravate réunis dans le même moule des poids lourds U.S. Faut dire qu'il ne s'agit pas de n'importe quels camions ! Là-bas, on les aime, on en prend soin, on les polish, on les moumoutte. Sur le parking de l'A.C.C. ça y allait de la feutrine ou de la peau de chamois. Propres, nickels les bahuts. Parmi eux, un Peterbilt noir et violet, venu seulement là pour l'expo. Pas besoin de préciser que l'engin n'est pas fait pour tailler la route. Rien que pour les yeux, et s'il avait quelque chose à tailler, ce serait la bavette. Même qu'il

pourrait vous dire à combien il affiche en fringues de galas : 200 000 dollars, tout rond. Y'a qu'à multiplier par 7 et des poussières... mais, justement, de la poussière, y en a pas. Pour preuve, sa couleur Candy Apple et son stripping réhaussé d'un motif à la feuille d'or. D'or, oui ! Malheureusement, l'intérieur suit moins. On manque de place à cause de la cabine conventionnelle du Peterbilt, et l'agencement n'est peut-être pas d'un goût indiscutable. Velours rouge, télé encastrée, miroir, coussins roses, bar, réveil, boule de night-club... Bon ! On rêve un peu quand même. Pareil avec les deux autres bêtes que nous présentons : un Peterbilt 359 Conventional, dont la seule modification d'importance par rapport aux modèles précédents tient au dessin des phares. Ceux-ci, comme désormais sur les Kenworth W 900, sont carrés. Finie, semble-t-il, la mode des rondeurs. En témoigne encore le Ford LTL 9000, véhicule récent de la firme américaine, mais présenté à l'A.C.C. avec une cabine plus spacieuse que sur les modèles antérieurs. Ca ne fait rien, ces museaux de chrome, c'est la joie.

A FOND AVEC

Monsieur IVECO

Chaque mois, dans cette rubrique, l'interview du Président d'une grande société dans le domaine du camion. Ce mois-ci, François Marc, Président d'Unic SA-Iveco.

Camion : *Quelle est la situation actuelle de votre société au printemps 1983 ?*
F. Marc : Notre société Unic S.A. Iveco a réalisé au 31 décembre 1982 un chiffre d'affaires hors taxes de 3,5 milliards de francs. Elle emploie près de 5 000 personnes, très exactement 4 965, et elle possède 3 établissements industriels. D'une part, l'usine de Trappes, qui emploie 1.200 personnes et qui fabrique des camions de la gamme moyenne de 10 à 16 tonnes. D'autre part, l'usine de Bourbon-Lancy qui emploie 1 350 personnes et qui fabrique des moteurs diesel de 200 à 300 chevaux, type de moteurs dont nous sommes les premiers exportateurs français. Nous avons une 3e usine plus petite à Fourchambault qui s'occupe principalement de mécanique générale et de rénovation de moteurs diesel.
Camion : *Comment vous positionnez-vous en terme de parts de marché ?*
F. Marc : Pour ce qui concerne les utilisateurs légers de 3 à 5 tonnes, nous détenions à la fin 1982 8 % du marché français, un taux de pénétration qui a pratiquement doublé par rapport à 1981. En ce qui concerne le marché des plus de 5 tonnes, nous avons atteint 16,2 % en 1982 contre 15,1 % en 1981. Enfin, pour les 38 tonnes, notre taux de pénétration s'est nettement amélioré, puisque nous sommes passé de 10 à 14 % du marché français.
Camion : *Vous avez remporté les « 24 Heures du Mans Camion » en 1981. Quelles en ont été les retombées ?*
F. Marc : C'est une victoire qui nous a beaucoup apporté, avec des retombées positives. L'image de notre société s'est confortée comme étant celle d'un constructeur dynamique qui n'a pas peur de s'impliquer et qui va de l'avant.
Camion : *Vous parlez souvent des difficultés que vous avez à pénétrer dans les marchés de l'administration. Où en êtes-vous aujourd'hui ?*
F. Marc : Il faut distinguer entre les marchés civils et les marchés militaires. En ce qui concerne les marchés civils, nous fournissons environ 20 % des achats de camions des différentes administrations civiles françaises. Nous progressons, mais compte tenu de notre poids industriel, c'est un marché sur lequel nous pourrions et nous devrions avoir une pénétration de l'ordre de 30 %.
En effet, il faut bien comprendre que nous sommes un constructeur français, même si la majorité de nos actionnaires sont étrangers, que nous fabriquons des moteurs et que nous assemblons des camions en France avec du personnel français et qu'à ce titre, nous devrions être mieux considérés par les acheteurs de l'Etat Français.
En dehors des autocars pour lesquels nous avons reçu 500 commandes de l'armée il y a 2 ans, livrables par tranches annuelles de 100 véhicules, nous n'avons à ce jour enregistré aucune commande de camion de la part de l'Armée française.
Nous sommes régulièrement consultés, mais nous n'obtenons rien. En 1 ans, sur 1 200 à 1 500 camions achetés, nous avons réussi à décrocher 3 commandes, ce qui est totalement dérisoire.
Or, il n'y a aucune raison pour que nos

clients civils soient satisfaits de notre matériel et que nos éventuels clients militaires ne le soient pas. Je ne vois pas pourquoi le gouvernement français accorderait ses priorités à une entreprise, et à une seule entreprise : nos produits sont parfaitement concurrentiels...

Camion : *Votre ambition avouée en accédant à la présidence d'Unic S.A. Iveco était de rétablir la situation financière de cette société...*

F. Marc : ... En effet, après avoir cumulé près de 700 millions de francs de pertes en 10 ans, nous avons réussi à gagner de l'argent en 1982 : 2,25 millions de francs, ce qui est évidemment très peu, mais ce qui représente pour nous un tournant dans la gestion de notre entreprise. Les très importants efforts que nous avons faits, ainsi que l'adhésion générale du personnel, nous ont permis de redresser la barre.

Camion : *Comment se présente l'année 1983 ?*

F. Marc : Ce sera très certainement une année difficile. L'activité économique sera en baisse. Or, si l'on veut vendre des camions, il faut trouver des acheteurs, c'est-à-dire des transporteurs de marchandises, et pour cela il faut qu'il y ait des marchandises à transporter. Il est vraisemblable qu'en 1983 il n'y aura pas plus de marchandises à transporter qu'en 1982. Donc, compte tenu du niveau général de l'activité économique, on ne peut pas s'attendre, pour ce qui nous concerne, à un développement de nos fabrications et de nos ventes. Nous pensons même que sur le marché des plus de 5 tonnes, les immatriculations vont baisser de 40 000 à 38/39 000 exemplaires. Néanmoins, nous comptons poursuivre l'amélioration de nos positions et sur le plan financier, nous visons un résultat supérieur à celui de l'année 1982.

Camion : *Chacun s'accorde à reconnaître que la guerre des remises qui existe actuellement entre les constructeurs est nuisible à l'ensemble du marché. Qu'en pensez-vous ?*

F. Marc : Sur ce point particulier, il faut être réaliste.

Premier point, lorsqu'un camion est fabriqué, il est toujours vendu. Où plutôt, il sera toujours vendu un jour ou l'autre. Deuxième point : un constructeur comme nous, qui n'est pas un importateur et qui a de nombreux ouvriers dans ses usines, se doit de produire, et dans ces conditions on arrive à des surcapacités de production et au phénomène du surstockage.

Ces différentes contraintes, qui sont les nôtres, nous amènent à un niveau de production que le marché ne peut manifestement pas absorber. Il nous faut donc maintenir par certains artifices le volume des transactions : cela consiste à proposer à une société qui n'est pas acheteuse dans l'immédiat, une affaire qui la fera changer d'avis et qui la fera anticiper sur ses achats.

Camion : *En matière de financement des achats de vos clients, vous avez une position originale...*

F. Marc : En effet, contrairement à la plupart de nos concurrents, nous n'avons pas créé de société de financement spécial pour Unic S.A. Iveco. Nous ne sommes partie prenante dans aucune société de ce type et nous entendons profiter de la libre concurrence entre les différentes sociétés de financement qui se trouvent actuellement sur le marché.

De la même manière, nous nous interdisons d'avoir des participations dans des sociétés de location de camions, car nous estimons malsain de faire concurrence à nos clients qui sont eux-mêmes loueurs de camions. Nous sommes un constructeur français et nous souhaitons le rester. Notre vocation est de construire des camions et de les vendre pour faire vivre notre entreprise, ainsi que les hommes qui concourent à sa vie quotidienne. Notre volonté est de ne pas nous distraire de ce but et de cette ambition.

IVECO EN FRANCE

UNIC S.A. IVECO est le partenaire français de la première entreprise européenne créée dans le secteur du véhicule industriel, qui comprend également FIAT VI et OM pour l'Italie, MAGIRUS pour la R.F.A.
C'est une société anonyme au capital de 400 000 F dont le siège social se trouve 6, route Nicolas-Copernic, B.P. 109, 78196 Trappes Cedex. Tél. : (3) 051.61.79. Télex : 695.200.
Chiffre d'affaires en 1982 : 3,461 milliards de francs.
Résultats nets avant impôts : + 2,249 millions de francs
Effectifs : 4 695 personnes.

Conseil d'Administration : Président : M. François MARC - Vice-Président : M. Jean-Paul JULLIEN.
Directions : Financière : M. Gérard CANTOURNET - Marketing : M. Jean-Pierre LEFEBVRE - Production : M. Domenico BOLOGNA - Ressources humaines : M. Roland WEISMAN - Technique : M. Michel VILATTE - Ventes : M. Hubert FRUHINSHOLZ.
Etablissements de production :
• Usine de Trappes : av. Vladimir-Komarov, B.P. 109, 78196 Trappes Cedex. Tél. : (3) 051.61.79.
Directeur : M. Virginio ARIOTTI - Activité : Montage de la gamme moyenne IVECO (véhicules de 10 à 16 tonnes).
• Usine de Bourbon-Lancy : Route de Moulins, B.P. 1, 71140 Bourbon-Lancy. Tél. : (85) 89.09.25.
Directeur : M. Guy PETIT - Activité : Fabrication de moteurs Diesel de 200 à 300 ch. Premier exportateur français dans cette gamme de puissance.
• Usine de Fourchambault : rue Ledru-Rollin, B.P. 16, 58600 Fourchambault. Tél. : (86) 57.80.50.
Directeur : M. Guy PETIT - Activité : Mécanique générale et rénovation de moteurs Diesel.
Magasin central des pièces de rechange : 6, rue Enrico-Fermi, 78196 Trappes.
Réseau : 71 concessions et 24 succursales et près de 300 agents et points d'après-vente.
Résultats commerciaux 1982 :
• Parts de marché selon les chiffres d'immatriculation :
— dans le segment des 3 à 5 t de PTAC 8 % (en hausse de 69 % sur 1981) ;
— dans le segment des 5 à 38 t : 16,2 % (+ 1,1 point par rapport à 1981).
Soit une hausse moyenne de 27 %.

Les responsables des secteurs

• **MUTUALISTES**
• **COOPERATIFS**
• **ASSOCIATIFS**

ne sont pas des dirigeants comme les autres... chaque semaine ils lisent

La lettre de
l'Economie Sociale

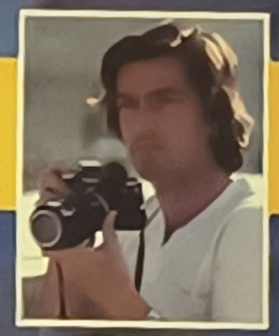
Vous aussi, abonnez-vous – 450 F par an –

CODLES - 2 rue Fléchier 75009 PARIS 281.02.06

(spécimen sur demande)

FREEWAY

INTERSTATE 40



REPORTAGE
ALBERTO MARTINEZ

FREEWAY

Une fois passées les dernières collines de Los-Angeles, le ciel, débarrassé de toute la merde voguant en permanence sur la grande ville, te laisse un soleil que si t'y fais pas gaffe, c'est l'insolation et le cerveau dévalant la pente sans jamais s'arrêter. Passé donc L.A., t'es sur l'Interstate « 10 ». Non pas qu'elle soit bénéfiquement intéressante, cette bande de bitume surchauffée, c'est plutôt parce qu'elle présente deux particularités. D'abord elle va direct à Las Vegas, et crois-moi, tu t'aperçois qu'à partir du vendredi midi il y a une sacrée bande de cons à L.A. se précipitant vers ce piège à coupures vertes, histoires de se faire plumer comme des dindons frits. Deuxième chose à noter dans les pages roses de ta mémoire déficiente, c'est l'axe que les truckers empruntent en partant de L.A. pour la grande traversée des States.

Toute une aventure, mon brave sergent sudiste !

Car dès que t'es à Barstow, toujours sur cet axe Los Angeles - Las Vegas, tu bifurques à droite et là tu tombes pleinement sur l'Interstate « 40 », ruban dément et désertique traversant d'un bout à l'autre le continent rikain (avec un k comme kactus).

J'ai pas fait 50 miles dans ma caisse verte consommant ses 30 litres quand

Panneau indicateur de l'Interstate 40 qui traverse les USA d'est en ouest.

j'ouvre à fond, histoire de prendre des risques, que je visionne sans effort un Truck-Stop sur la droite. Etant donné qu'on roule depuis le tout début de l'aube, la pose kafé s'impose comme un suppositoire laxatif lorsque t'as mangé pendant huit jours des casse-croûtes au riz cantonnais. C'est pas le truck-stop grand siècle, juste une cabane en bois faisant office de restaurant auquel sont accolés des bidons de 200 litres où s'entassent les déchets multiples d'une civilisation faite pour manger et déféquer.

ration est collée et non peinte.

Et on entre dans le gourbis. Sur le côté, le bar, petit et crasseux derrière lequel une femme de même type attend, patiente, le client. Ils sont déjà deux, assis à la table du milieu. Ça, je le remarque de suite car, je ne sais si tu as observé dès qu'un mec s'installe dans une salle de resto, il veut toujours un coin ou un mur : jamais au milieu, peut-être parce qu'il n'a pas peur des caffards courant sur le mur ! Les deux mecs sont là, avachis, sans muscles. Y' a là trois bahuts, des classiques « 18 roues », dont un tracteur White décoré du superbe « Monument Valley », neuf à mourir.

Là, tu peux dire que les mecs de chez White n'ont pas glissé sur un truc glissant, à toi d'imaginer lequel. Beau, vraiment ! Ca te tape dans l'œil, le jaune, surtout ; je précise que toute cette déco-Deux Noirs, l'un petit, l'autre grand, piochant dans son asssiette sans s'occuper des autres ou de la bombe à neutrons risquant de lui tomber sur le cigare.Faut dire qu'après quelques mots, je m'aperçois que le verbe apercevoir ne prend qu'un seul « p »... non,

Double page d'ouverture : Peterbilt et Freightliner sur le long serpent vallonné de l'Interstate.
Ci-dessous : un truck-stop avec une enseigne plus vraie que nature.
Ci-contre, à droite, près du Peterbilt une entrée de l'Interstate 10 qui débouche ensuite dans le 40.

FREEWAY
ENTRANCE
INTERSTATE
CALIFORNIA
10
WEST

FREEWAY

qu'ils sont camés au dernier ou avant-dernier degré. Les yeux brillants, dans le vide, incapables d'accommoder pour aumoins voir la gueule que j'ai. Le p'tit est moins atteint que l'autre, répondant gentil à mes questions.

— « Ca va, mec ? »

Il lève la tête de son écuelle, son intérêt à mon égard au bord du zéro.

— « Ca va... »

Je dis : « C'est à toi, le White superbe, là, au bord ? »

Y me dit oui, un sacré camion, beau comme une pluie d'enfer.

— « Tu va où, comme ça ? »

— « Faut que ce soir on soit en Oregon livrer des salades...

Puis le silence s'établit. Un silence merdique pour moi, pas pour les deux gusses poursuivant la route expresse de la bouffe. Le grand mec n'a pas dit un mot, lui, il a déjà plus les pieds à terre. Et là, je me demande comme un con comment ces mecs, givrés à mort, peuvent encore conduire, et surtout mener à bon port leur chargement. Je finis mon bourbon, demande au p'tit noir de poser devant son White jaune pour une photo de ma compositon et on s'en tire cinq, échec et mat entre deux mecs.

J'attends pas qu'ils se tirent. Toutes manières, ils arriveront à Portland, tard dans la nuit, les yeux toujours aussi vides qu'un futal dans une chambre de pute.

Je remonte dans ma caisse. Elle au moins est rassurante, en dehors de cette vie qu'elle ne comprend toujours pas. Je remets en « drive » et fouette la grosse.

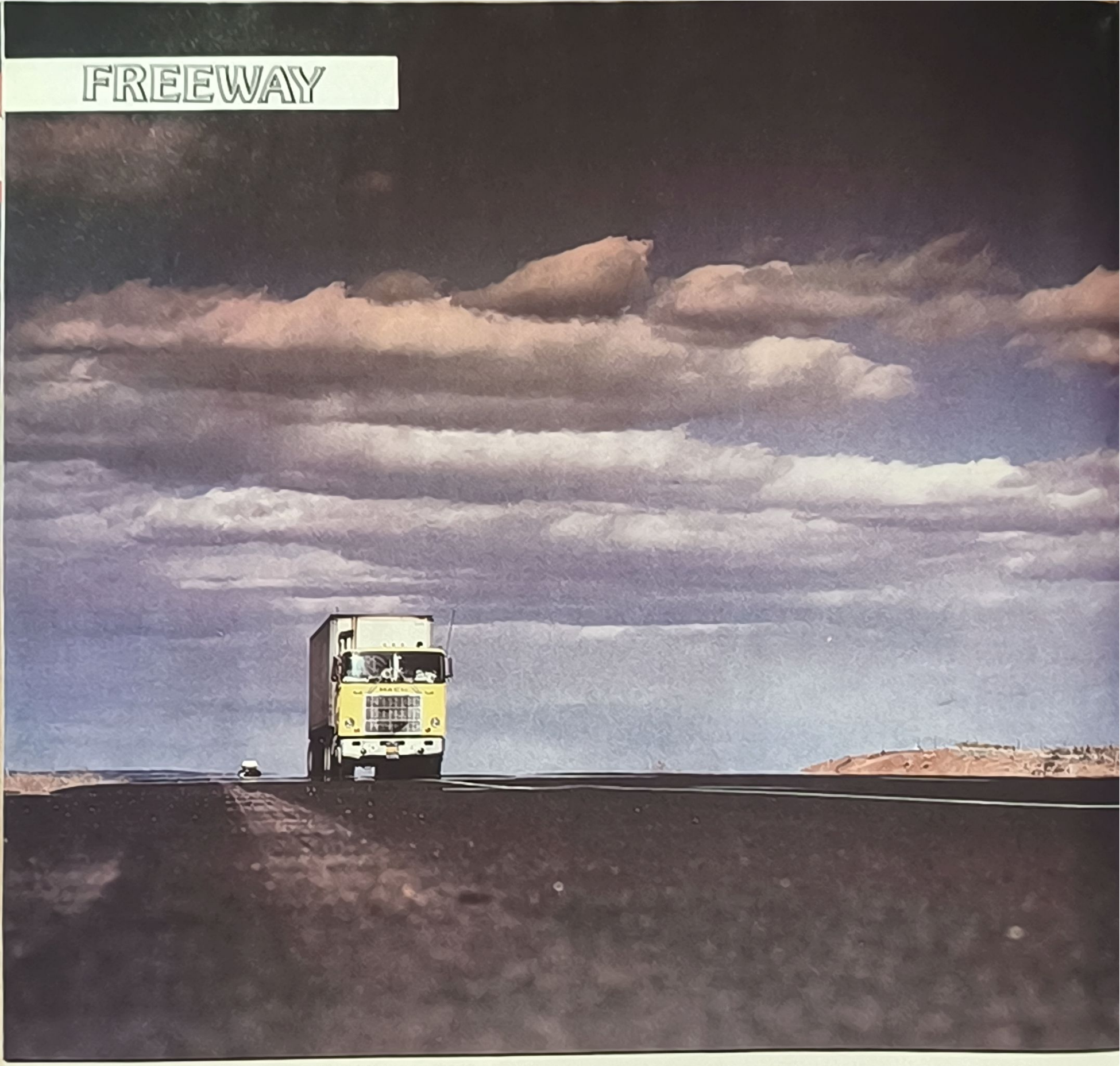
L'Intersection « 40 » est rectiligne, longue, infinie, avec des montées et descentes légères n'arrivant pas à te disturber l'esprit. Faut se cramponner à la rampe pour ne pas ronfler à 70 miles/hour. Tout cela est vide, vide de tout. Parfois, tu croises une caisse qui te semble immobile tant sa vitesse réglementaire de 55 miles est ridicule. Parfois, tu doubles un truck hyper chargé, vitesse de 70 miles, malgré tout. A hauteur de sa portière, tu vois le mec, micro de son C.B. en main. Ici, la vie est longue et solitaire, faut bien aller chercher quelque part une compagnie, la seule des truckers.

Je réduis la vitesse. De part et d'autre de l'Interstate, des champs immenses, clôturés afin que le bovin rikain vienne pas te brouter les mollets. Allure paisible, allure de dominicain en croisière familiale.

Puis, d'un coup d'un seul, comme une poussée brutale de colique, un point sombre se met à grossir fièvreusement dans le rétro. Il grossit comme, comme quoi, bon dieu ? C'est pas l'moment de perdre les mots, de les éparpiller sur la

Dans un parking parmi d'autres, un rassemblement
de monstres, de gauche à droite : Freightliner, Kenworth, un autre Ken, International, White, encore International
et Peterbilt. Une division cuirassée pour la bataille de la route ...

FREEWAY



moquette, non, il grossit, tiens, simplement, à vue d'œil ! Il se démesure. Devient entier, déborde du cadre du rétro. Merde, qu'est-ce ?

A deux doigts de pulvériser mon coffre, je distingue facile les deux lettres logées là-haut, tout en haut de la calandre : « KW », mais l'une sur l'autre. Machinalement, j'ai accéléré, comme le fait le connard conduisant sa caisse dans « Duel ». C'est viscéral, le mec est sur la même file que toi, sa cadence est terrible. Mais avec ces caisses rikaines modernes, ça n'a rien dans le citron. Tu peux appuyer, la vitesse ne monte que lentement, LENTEMENT...

Dans un souffle carré et au fil de la lame, le Kenworth (Yeah Man, je l'ai reconnu), le Ken, le roi des trucks me double en me balançant un souffle destructeur faisant sauter ma caisse sur ses amortisseurs pourris au point que j'ai l'impression de passer dans une ornière.

— « Le con... », me dis-je, misérablement.

Et j'appuie comme un bœuf sur l'accélérateur. J'veux savoir à quelle vitesse y roule, CE CON ! Mais je n'ai que 165 ch tirant pénible 1 700 kilos de carottes hyper cuites. La caisse a un mal de chien (pourquoi de chien, toujours les mêmes expressions !) à prendre de la vitesse, les quarante tonnes sont loin, déjà. Faut pas exagérer, malgré tout j'arrive à rattraper le Fils de Pute (Son of a Bitch !), et me colle derrière, rien que pour savoir, pour connaître sa vitesse.

Les yeux m'en tombent, disait la Paloma, en regardant par le trou des cabinets ! L'aiguille de mon compteur (en banlieusard, tachymètre) oscille entre 85 et 90 miles per hour, de la simple folie. Démence amphibie, puissance exponentielle. Ca vaut un petit 140 km/h. Quarante tonnes à cette vitesse sur cette droite entièrement rectiligne, c'est grandiose. Parce qu'il ose, ce trucker, parce qu'il n'a pas de temps à perdre.

On se suit comme ça pendant des dizaines de miles. La cadence est prise, j'aimerais savoir où va ce mec. Coup de bol à l'entrée de Flagstaff, un super petit mignon truck-stop nos ouvre ses bras potelés.

Rangé dans un coin pour gêner personne, j'attends le Ken doublé peu avant. On s'avance, on accueille l'homme. Chapeau rejeté en arrière comme dans les beaux films de cowboys, bottes aux talons biseautés, ajoute le reste, le trucker descend les trois marches de son appartement personnel.

graisse de ch'val. Certes, c'est petit mais clean, t'as pas intérêt à jeter un papier à terre, sinon c'est le coup de poignard finement placé.
Et on reprend la route, comme si une route se prenait (sauf en cas de guerre). Vite fait, Flagstaff, Arizona, disparaît de notre rétro. Encore deux cents bornes pour quitter cet état bourré d'Indiens généralement bourrés. On les a installés là, en haut de l'Etat, parce que c'est désertique et qu'il n'y a rien à foutre de positif. Les types vivent de peu. Chaque famille, bien suprême, possède son pick-up et je peux te dire, pas des croûtes. Moteur hyper puissant et benne toujours vide. Ils te dépassent parfois à 160 et plus, t'as juste le temps de pas comprendre.
Moi, j'aime l'Arizona, mais plus vers le bas, Phoenix, Tucson, tu vois bien ? Phoenix, une immense ville qui s'étend à plat sur le sable chaud. Un peu étouffant, et triste.

Je dois préciser une chose. Tu vas me dire qu'à force de préciser, c'est plus une histoire de trucks que je raconte mais un « précis » de boudin gras. Un truck-stop est un truck-stop !!! Ce qui, en language clair, signifie que c'est un endroit strictement réservé aux trucks. Les caisse n'ont pas leur place, là, là, là. De là, là, là à dire que les truckers sont racistes, tu n'en feras qu'une bouchée mal assurée, vu la quantité de bourbon que t'as dans le cornet. Mais trève de plaisanterie : c'est vrai, le trucker va de truck-stop en truck-stop, sans jamais dévier sa route de ces « centres d'accueil ». Si la voiture y est bannie, c'est simplement parce que l'infrastructure des lieux n'est pas programmée pour elle. Uniquement pour le trucker où l'attendent les mécanos spécialisés dans le diesel, les stations de lavage (30 dollars pour laver un truck par quatre personnes), puis tout le complexe hôtelier (tiens voilà que je parle comme un

La soirée du trucker dans les grands espaces de l'Interstate 40.

— « Hello guys, qu'est-ce que vous v'nez branler dans cet Enfer ? » Question rude balancée avec le petit sourire narquois des mecs qui se foutent gentil de ta sale tronche.
— « On vient de France, et comme vos trucks valent bien un coup de poing dans la poire d'un flic, on les suit... ». Tu verrais la tête du mec. Jamais il a vu deux barjots pareils ! Mais en vérité, ça le botte et lorsqu'on lui demande de poser devant sa bête toute fumante de la roue, son sourire s'épanouit, dirais-je, avec un certain cérémonial. Après, on prend un kafé together, il nous raconte un peu sa vie, qu'il va à Albukerque au Nouveau-Mexique chercher du fret car son bahut est vide. De banalité en banalité, on finit par se tirer. Ici, c'est très propre, pas comme la plupart des trucks-stops où tu peux pas poser un pied sans te refaire les tartines à la

L'Interstate « 40 » file droit au quart de poil. Dans le pare-brise s'inscrit au loin un « Long Haul » flanqué d'une citerne en alu plus luisante qu'un cul de singe. A sa hauteur, on admire ce sompteux bidon tracté par un Ken, cette fois par un C.O.E (Cabine-Over-Engine), ce qui chez nous s'appelle (à tarte) une « cabine avancée ». Ce qui ne gâte rien, c'est que le bahut habillé d'un bleu ciel immaculé est piloté par une garce. Une blonde dont le sourire, lorsqu'elle nous voit prendre des photos en roulant, monte au plafond.
La route est droite, le soleil descend se reposer de ses conneries journalières et tape à l'horizontal sur la cabine. On mitraille le truck sous toutes ses formes, même les plus intimes, peut pas rater un tel attelage.
Les choses ayant une fin, bonne ou mauvaise si ça finit par un somptueux mal de cœur, je mets le pied au plancher laissant la garce et son truck poursuivre ses volontés obscures...

programmeur de machine IBM finissant sa journée et montant noblement dans sa GTI, pouak !). Le complexe, donc, et puisqu'il importe d'y venir, comprend deux salles de resto, l'une pour les truckers, l'autre pour les pieds tendres dans notre style, des chambes, des sanitaires de grande bourre, bien faits et tout, tout, tout... Une ou deux salles de jeu, toute une panoplie de téléphones pour les States et l'étranger, un magasin de pièces détachées, tu piges ?
Un truck-stop n'est donc pas un vulgaire point d'arrêt pour pelgreux en perdition. L'inverse ! Le Home, la Nounou de l'homme sale et fatigué. Et là, Mes frères de combat pour un programme juste mettant en avant la bonne bouffe et le pinard à volonté, je vous dis qu'on y est bien. Que l'homme du « 18 roues » peut remettre à neuf son bahut, se refaire une beauté tartinée, afin d'accueillir

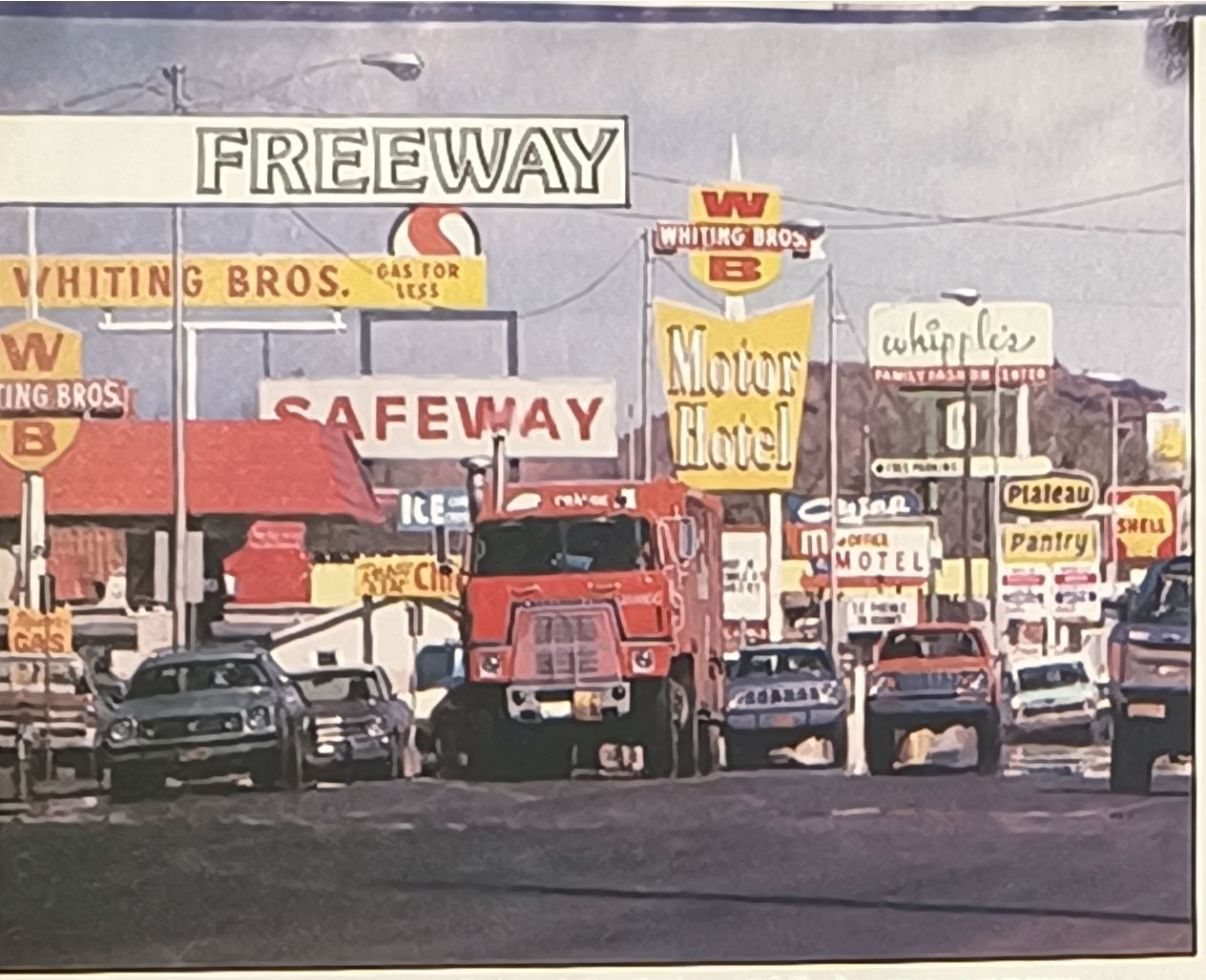
FREEWAY

dignement les « hoockers », si t'as pas compris les putes rôdant jour et nuit dans ces endroits parfaitement sains, je n'oserais en dire autant d'elles, c'est mon avis, merde...
La fatigue s'abat sur l'homme. Bien que

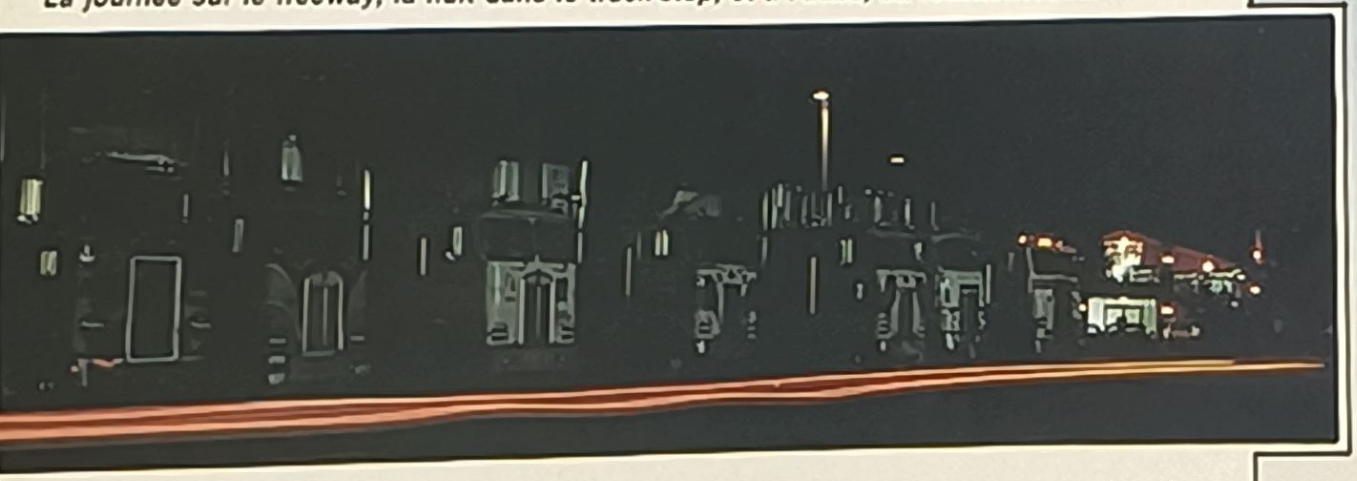
Les Etats-Unis sont composés d'états indépendants les uns des autres en matière de justice et de police, et même de plein d'autres choses. De nombreux états exigent des truckers des plaques d'immatriculation spécifiques, pour être traversés. D'où des contrôles « douaniers » aux frontières, sans compter les contrôles sanitaires, etc... Ce n'est pas toujours drôle de traverser les Etats-Unis...
Double page suivante :
Un Kenworth Cab avec une véritable batterie de plaques. A remarquer, la citerne entièrement polie.

notre caisse soit coulée dans le velours au niveau suspension, les crampes zé courbatures apparaissent. J'imagine 889 miles parcourus en un jour par un trucker dont le temps c'est l'argent.
Cette putain d'Interstate « 40 » en finit pas d'en finir. Elle se traîne comme un reptile digérant difficile son homard à la béarnaise (pourquoi pas !). Lorsque le soleil est pratiquement à l'horizon, le haut des herbes prend des teintes ouatées zé fines, les monts semblent se diviser en morceau du fait des ombres et des pas-ombres. Spectacle qu'il faut avoir connu, sinon c'est une mort de fou-débile qui t'attend. De temps à autre, on double un truck et, sans savoir pourquoi, on lui balance quelques coups de klaxon, peut-être qu'ils comprennent ce signe d'amitié. L'Amitié...
Depuis des lustres, la nuit est tombée lentement comme si elle voulait éviter l'impact brutal ou le choc des éléments contradictoires. Depuis longtemps, on a passé la frontière Arizona-New-Mexico. Il me tarde sur cette putain de « 40 » d'attendre Albukerque, là on pourra enfin dormir sans se préoccuper des trucks, et de leur vie de merde.
Enfin, le principal truck-stop d'Albukerque est là, à l'entrée de la ville. J'entre, mes sens se raniment. Des centaines de trucks sont entassés là, bien parallèles, alignés comme à la parade. Les moteurs sont calmes, compte-tours à zéro. Seul le bruit lancinant des Thermo-

Camion



La journée sur le freeway, la nuit dans le truck-stop, et à l'aube, on recommence...



King (moteurs quatre cylindres diesel montés en avant de la semie pour maintenir l'air conditionné en cet endroit où tu peux trouver de la viande, des légumes, bref, des denrées archi-périssables).

Alors on flâne comme Proust savait le faire du côté des vaches. Bien des truckers sont au resto. D'autres enfoncés dans leurs couchettes dormant d'un sommeil lourd. Soit baisant une pute, soit encore en attente de sommeil, écoutant Johnny Cash ou J. Denver...
... Dehors, de petits groupes, de mecs bien-sûr, pas de stars hollywoodiennes, racontant la journée, ou la s'maine.
— « Tiens, regarde ma cabine, dit un gros en sifflant bière sur bière sorties d'une glacière aménagée derrière son siège, tiens, look un brin ma porte... » Il désigne un Cabover Peterbilt dont les gonds de la porte gauche sont presque arrachés ; elle tient fermée grâce à une ficelle !

— « Je faisais « le front door » (en terme C.B., le truck qui, grâce à son C.B. guide plusieurs trucks) depuis plusieurs dizaines de miles quand dans un bruit d'enfer et de casseroles réunis, un mec du Kansas m'a doublé « hammer down » (pied au plancher) ; y devait bien être dans les 80 miles. Sans m'attendre à quoi que ce fut, il me passe en trombe à dix centimètres de mon espace aluminium. En moins de temps qu'il n'en faut à une garce pour se déloquer quand elle a le feu au prout, ce con, par le déplacement d'air, m'arrache ma porte. Elle se retourne comme une crêpe bretonne (j'espère que ce language te plaît. Pire, qu'il te saisit, p'auve con, puisque pas un seul Rikain sur 220.000.000 ne connaît ce plat typiquement français, alors lit tout ça d'un œil distrait ou non, à toi d'juger). Une porte tout en alu, la merde, quoi ».

Autour de lui, cinq ou six mecs l'écoutent passionnément. Ils attendent impatients qu'il en termine. Leur histoire à eux, c'est autre chose . Normal.

Vers 11 heures du soir, plus un seul bahut ne bouge, chacun sa surface de nuit. Seuls quelques mecs, chapeau en arrière, se baladent à la recherche d'une pute, chacune d'elle étant planquée entre les bahuts. A vrai dire, à peine comestibles. Seulement, tu sais comme moi que la solitude n'est pas respirable plus de quelques heures. Après, la tentation d'une présence, surtout féminine, ben Mon Pote, ça se discute plus, va-y voir un peu sur l'Interstate « 40 »...

— Gérald Lane

TEST

MERCEDES 1422 S-V6

La célèbre firme allemande vient de procéder à la traditionnelle présentation de sa gamme utilitaire et industrielle à la presse française. Magistralement organisée sur le circuit Bugatti du Mans, cette opération, étalée sur trois journées offrait aux invités un choix remarquablement large, puisqu'allant du tracteur agricole MB-Trak au tracteur maxicode 1938-S, en passant par le nouvel Unimog 1200, les 4 x 4 légers 230-GE et 300-GD, toute une petite famille de camionnettes 307-D et 309-D, un camion-benne 2624-K, un magnifique autocar 0-303, un tracteur 1422-S et enfin un autre maxi-code, le 1933-S.

Les journalistes ont donc pu s'en donner à cœur-joie, et même au-delà puisqu'un malheureux 300-GD, aux pneumatiques évidemment gonflés en fonction du terrain sablonneux de la pinède où avaient lieu les essais tout-terrain, a fini sur le côté dans une courbe du Bugatti...

Nous avons concentré notre attention sur le 1422-S, un nouveau moyen-courrier qui a les dents longues, avec lequel nous sommes rentrés à Paris sans forcément emprunter le chemin le plus court.

UN LONG-MOYEN COURRIER ?

Doté de la belle et grande cabine à double couchette de la gamme haut de Mercedes, le 1422-S ne se distingue à première vue de ses grands frères que par ses pneumatiques plus maigres et quelques détails dans l'équipement, alors qu'il en est bien différent.

Un tracteur de 220 chevaux étant habituellement destiné à la desserte régionale plutôt qu'aux longs trajets, ce tracteur semble un peu hybride ; qu'en est-il au juste ? C'est à cette question que nous allons essayer de répondre.

UN MOTEUR CONTROVERSE

Petit frère du V-8 OM-422 qui anime les 1933 et 1938, le V-6 OM-421 du tracteur 1422 reprend, pour des raisons de standardisation et moyens de fabrication la disposition en V à 90 degrès qui est normale sur les huit cylindres. Les puristes font remarquer à juste titre que la régularité cyclique du moteur en souffre, mais reconnaissent que, à part le bruit, bof, ce n'est pas si mal que ça...

Et ils ont raison : ce moteur étant souple, honnêtement puissant et pas glouton du tout, son bruit d'épluche-patates n'a finalement d'importance que pour l'oreille, d'autant plus qu'il reste fort raisonnable. Il offre, en revanche, un avantage : ses pièces sont quasiment toutes les mêmes que celles des V-8, ce qui peut être un argument de poids au sein d'un parc de gros tracteurs de la marque à l'étoile.

Se signalant par une consommation spécifique excellente pour un moteur non suralimenté, ce qui est l'un des signes d'une bonne conception, ce moteur nous paraît finalement résulter d'un compromis plus harmonieux qu'orthodoxe.

UNE TRANSMISSION CLASSIQUE MAIS BIEN ADAPTEE

Composée en fait d'une boîte à quatre vitesses associée à un réducteur, la boîte Mercedes qui équipe le 1422 sert très convenablement le moteur, du moins sur la version 25 tonnes de P.T.R. qui nous a été présentée et qui nous semble correspondre le mieux aux possibilités de ce tracteur. Il est probable que cette boîte paraîtrait proposer des rapports trop largement espacés pour l'exploitation rationnelle du moteur avec un 1422-S-32 d'un P.T.R. de 32 tonnes.

Autorisant une vitesse maximale de 103 km/h en 8e, le pont arrière d'un rapport de 4,30/1 (il s'agit d'un HL 4/01 à simple réduction) n'appelle aucun commentaire, pas plus que l'embrayage qui est un très classique monodisque à sec.

Relativement douces et aisées à manœuvrer, les commandes de la trans-

Relativement agile, le Mercedes 1422 S est maniable, sur route comme en ville.

mission ne se signalent que par la résistance plus élevée qu'oppose le levier de vitesses lorsque, passant de 4e en 5e ou réciproquement, on change le rapport du réducteur tout en redescendant (ou, selon le cas, en remontant) d'un seul coup tous les rapports de la boîte quatre vitesses ; mais c'est seulement une question d'accoutumance et nous estimons cette boîte très maniable et remarquablement synchronisée.

CHASSIS ET SUSPENSIONS : UN CERTAIN PERFECTIONNISME

Le châssis est dans la tradition Mercedes ; disons que ses créateurs ont voulu, plutôt que de le réaliser en profilés tout bêtes, lui donner des formes solides d'égale résistance, et y sont parvenus avec élégance. Ils ont poursuivi la recherche du moindre poids avec une suspension à ressorts paraboliques dont l'emploi semble toutefois moins avantageux sur un tracteur que sur un porteur.

On peut rattacher à ce chapitre la direction assistée, très classique et très douce en toutes circonstances, et les freins, parfaitement ordinaires et suffisants.

UN NID DOUILLET A CHEVAL SUR UN EPLUCHE PATATES...

L'image est, bien sûr, tout a fait exagérée : mais les tracteurs de moyen tonnage dotés d'une telle cabine ne sont pas légion, et, s'il n'y a pas de quoi se gargariser de superlatifs pour cette cabine (Mercedes sait en faire d'encore mieux équipées et plus confortables pour son tout haut de gamme), il faut reconnaître qu'il y a un hyatus entre la relative modestie du moteur et la taille de la cabine dont on l'a recouvert.

Assez facile d'accès bien que haute, extrêmement spacieuse et bien finie, dotée d'un équipement très complet, la cabine profonde dont était équipé notre 1422 S offre deux bonnes couchettes bien dimensionnées, avec filets de retenue et possibilité de rabattre partiellement la couchette inférieure de façon à permettre au convoyeur de se relaxer en inclinant son siège vers l'arrière.

Du côté position de conduite, nous avons noté que tous les réglages sont possibles sur le siège, et que la colonne de direction est réglable elle aussi de façon à permettre à chacun, homme, singe ou dahut, de trouver sa meilleure position...

Les concepteurs de la cabine ont également sévi dans le domaine de l'insonorisation. Résultat : le bruit particulier du V-6 n'est ni gênant, ni fatigant, mais

Vue plongeante sur le V8. en haut, le tableau de bord.

La cabine du Mercedes 1422 S donne entière satisfaction : l'insonorisation est telle que le bruit du V8 n'est pas trop gênant ; ses deux couchettes sont confortables, et la position de conduite y est excellente grâce aux réglages de sièges.

peut-être plus fort que dans les véhicules de haut de gamme équipés de V-8 suralimentés. Notez bien qu'il ne s'agit là que d'un avis forcément subjectif, dépendant du camion qu'on a conduit avant, et de ce qu'on a bu entre temps... Si on fait abstraction du supplément de poids que représente cette cabine tout à fait digne d'un gros tracteur long courrier, force est de reconnaître qu'elle est agréable, confortable et fonctionnelle, et rend ce tracteur moyen tonnage capable de transports à grandes distances (pour des transports de produits volumineux et à faible densité par exemple).

AU VOLANT DU 1422-S-25

Après que les démonstrateurs-maison nous aient fait une éblouissante démonstration de pilotage sur le circuit Bugatti, levant à tout jamais les doutes que nous aurions pu avoir sur la tenue de route de l'engin attelé, nous avons pu apprécier nous-mêmes la facilité de conduite et la bonne volonté de ce tracteur ; mais précisons qu'il ne tirait qu'une savoyarde vide ; la comparaison avec le 1933-S, lui aussi attelé à une remorque vide, a confirmé que le 1422-S n'est pas faiblard et a bien la puissance annoncée.

Notre retour par la route n'a pas été significatif, la remorque étant toujours aussi vide, et que le tracteur ait été remarquablement à l'aise sur ces routes nationales n'étonnera personne. Mais nous n'étions pas allés au Mans pour mettre des chiffres derrière des virgules, pour battre des records de vitesse moyenne ou d'économie, ou pour décortiquer un camion qui est une des dernières nouveautés, mais pour savoir ce qu'est réellement ce Mercedes 1422-S-25. Plutôt que pour un moyen courrier, nous penchons pour un long courrier léger ; ce dont nous sommes sûrs, c'est qu'il est homogène et bien proportionné ; on ne va tout de même pas chipoter pour quelques centaines de kilogrammes en trop du côté de la cabine.

— Sylvain Taragnat

1422

TEST

Facétie d'essai : un joli « piqué » de cabine !

Dimensions (en mm)

A	6035	H1	940
B	810	H2	990
B'	920	K	1390
C	3740	M maxi	3580
D	2680	N	1060
F	3600	P	1940
T	2880		

Masses

PV Châssis-cabine	5445 kg
dont AV	3745 kg
AR	1700 kg
PTC	14500 kg
charge max. essieu AV	5000 kg
charge max. essieu AR	10000 kg
PTR	20 à 32 tonnes

Moteur

Mercedes-Benz OM 421
Diesel 6 cylindres en V à 90°
Quatre temps - injection directe
AxC = 128 x 142 mm
Cylindrée 10964 cm³
Puissance administrative : 29 CV
Puissance DIN : 216 ch à 2300 tr/mn
Couple max. DIN : 78,5 mkg à 1200 tr/mn
Compression : 16,9/1
Refroidissement par eau.

Pas très orthodoxe, mais assurément un bon moteur atmosphérique

Embrayage

Monodisque à sec à commande hydraulique.

Boîte de vitesses

Mercedes type G3/90-8
8 rapports avant, entièrement synchronisés.
Rapports : 1/1 ; 1,34/1 ; 1,84/1 ; 2,57/1 ; 3,62/1 ; 4,84/1 ; 6,65/1 ; 9,29/1.
Marche arrière : 10/1.

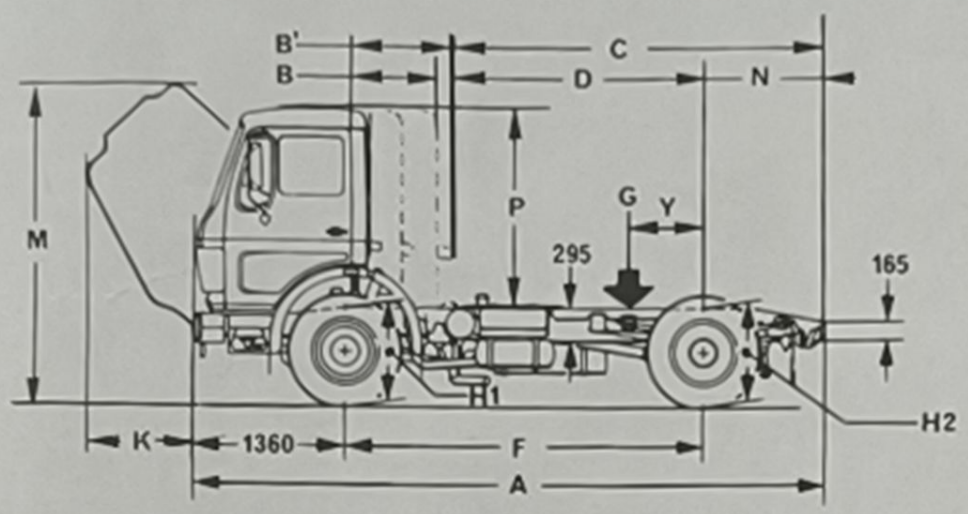
Rien que du bon classique bien fait.

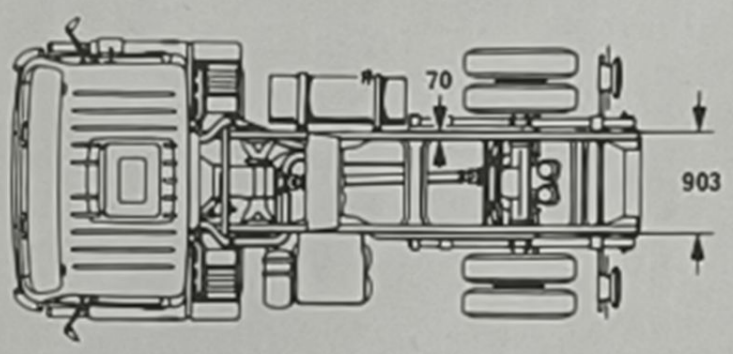
Essieux

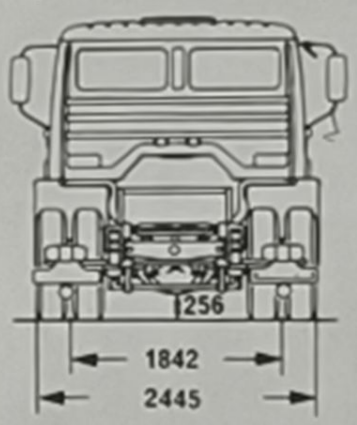
AV porteur-directeur type VL3/7,5
AR moteur type HL4/01-D10
à simple démultiplication 4,30/l

Pas de blocage de différentiel en série.

MERCEDES 1422 S







Suspensions
AV : ressorts à lames paraboliques, amortisseurs hydrauliques et barre anti-dévers
AR : ressorts à lames paraboliques renforcés, ressorts auxiliaires, amortisseurs hydrauliques, barre anti-dévers.

Une solution technique très évoluée, mais qui peut poser des problèmes d'accord avec les suspensions de la remorque.

Châssis
Longerons et traverses en tôle d'acier emboutie à froid ; assemblage par rivets.

Réservoir
200 litres, avec bouchon verrouillable.

Suffisant pour le régional, un peu juste pour le transcontinental...

Direction
Daimler-Benz type LS5F à assistance hydraulique.
Démultiplication 18,95/1
Colonne de direction réglable
Rayon de braquage : 7,10 m.

De la douceur avant toute chose...

Freins
frein principal à tambours à commande pneumatique avec répartiteur agissant en fonction de la charge.
Surface de freinage nette totale : 3640 cm².

Roues
roues-disque de 22,5 x 7,50
Pneumatiques
tubeless XZA 11,00 x 22,5

Cabine
Avancée basculante par système hydraulique.
Angle de basculement : 70°
Verrou automatique central.
Suspension par ressorts en épingle, stabilisateur transversal
et amortisseurs.

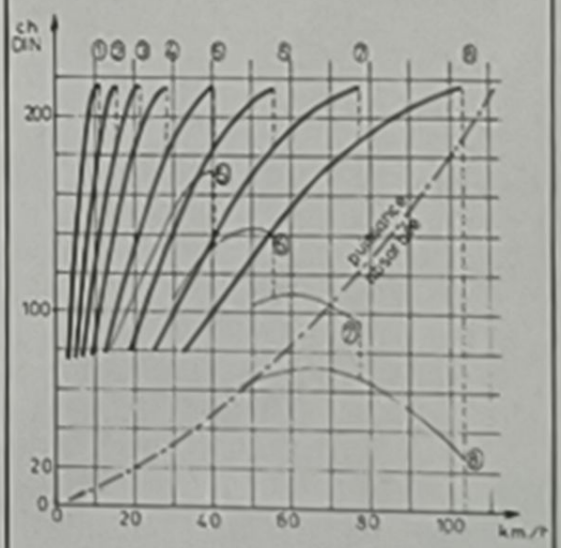
Un très bel objet.

Equipement électrique
24 volts, continu
2 batteries 12 volts — 95 Ah
alternateur 28 volts, 55A — 1540 W
prise pour remorque
projecteurs AV à halogènes

Adresse Importateur
Mercedes-Benz France.
Parc de Rocquencourt - BP 100.
78153 Le Chesnay. Cédex.
Tél. : (3) 954.90.22.

COURBES VITESSE-PUISSANCE

Dimensions (en mm)



Pour chaque rapport de boîte, ce graphe donne la puissance DIN en fonction de la vitesse du véhicule. La courbe en trait mixte donne la puissance absorbée par les frottements de roulement et aérodynamique en fonction de la vitesse du véhicule.
Les courbes en trait fin indiquent la puissance en réserve sur les quatre derniers rapports en fonction de la vitesse.
Tout ceci pour un PTR de 25 tonnes et une route plate.

LES ROUTIERS
GUIDE DES RELAIS ROUTIERS
BRITAIN DRIVER
GERMAN DRIVER
HOLLAND DRIVER
BELGIUM DRIVER
AMERICAN DRIVER
INTERNATIONAL DRIVER
TRUCK FRANCE DRIVER
NUIT ET JOUR LES ROUTIERS
24 HEURES DU MANS camions
LES CAMIONS AMERICAINS
LA VIE N'A PAS DE PRIX
CAMIONS du NOUVEAU MONDE
CHIEN PERDU SANS RETOUR
LES MÉTIERS OÙ L'ON BOUGE
BERLIET DE LYON
j'aime LES ROUTIERS

Code Art.	DESIGNATION	Qté	Prix Un. TTC	Valeur totale
01	Montre de plongée Homme "Les Routiers"		180,00	
02	Montre de Femme "Les Routiers"		153,00	
03	Montre de plongée Homme automatique "Les Routiers"		264,90	
14	Pendule volant "Les Routiers"		217,00	
26	Pull "Les Routiers" - taille 1-36		125,00	
27	Pull "Les Routiers" - taille 3-44		125,00	
28	Pull "Les Routiers" - taille 5-52		125,00	
29	Pull "Les Routiers" - taille 6-56		125,00	
30	Pull "Les Routiers" - taille 7-58		125,00	
31	Pull "Les Routiers" - taille 8-64		125,00	
38	Fanion "Les Routiers" avec ventouse		16,80	
40	Trousse de toilette "Les Routiers"		28,90	
42	Tee-shirt "Les Routiers" Petit Macaron - taille 4 ans		31,30	
44	Tee-shirt "Les Routiers" Petit Macaron - taille 8 ans		31,30	
46	Tee-shirt "Les Routiers" Petit Macaron - taille 12 ans		31,30	
47	Tee-shirt "Les Routiers" Petit Macaron - taille 14 ans - 2		31,30	
48	Tee-shirt "Les Routiers" Petit Macaron - taille 16 ans - 3		36,50	
49	Tee-shirt "Les Routiers" Grand Macaron - taille 4		36,50	
51	Tee-shirt "Les Routiers" Grand Macaron - taille 5		39,90	
52	Tee-shirt "Les Routiers" Grand Macaron - taille 6		39,90	
53	Tee-shirt "Les Routiers" Grand Macaron - taille 7		42,00	
54	Tee-shirt "J'aime Les Routiers" 4 ans		31,30	
55	Tee-shirt "J'aime Les Routiers" 8 ans		31,30	
56	Tee-shirt "J'aime Les Routiers" 12 ans		31,30	
57	Tee-shirt "J'aime Les Routiers" 14 ans		31,30	
58	Tee-shirt "J'aime Les Routiers" 16 ans		36,50	
59	Tee-shirt "J'aime Les Routiers" - taille 4		36,50	
60	Tee-shirt "J'aime Les Routiers" - taille 5		39,90	
61	Tee-shirt "J'aime Les Routiers" - taille 6		39,90	
62	Tee-shirt "J'aime Les Routiers" - taille 7		42,00	

Code Art.	DESIGNATION	Qté	Prix Un. TTC	Valeur totale
63	Canif "Les Routiers"		41,50	
68	Casquette blanche "Les Routiers"		21,35	
69	Casquette bleue "Les Routiers"		16,50	
70	Guirlande internationale		19,10	
80	Fanions autocollants "Les Routiers" dr. et g. (les 2)		6,20	
81	Médaille "Les Routiers"		5,75	
84	Porte-clefs volant "Les Routiers"		9,80	
85	Porte-clefs pneu "Les Routiers"		4,75	
86	Porte-clefs émail "Les Routiers"		11,00	
89	Porte-clefs double usage "Les Routiers"		10,00	
91	Porte-clefs luxe "J'aime Les Routiers"		21,25	
92	Porte-clefs borne "Les Routiers"		11,85	
93	Porte-clefs France "Les Routiers"		11,85	
94	Porte-clefs couteau		15,00	
95	Porte-clefs Tee-shirt		5,65	
98	Briquet Bic "Les Routiers"		6,55	
101	Stylo-bille tour de cou "Les Routiers"		9,65	
105	Stylo-bille tour de cou "J'aime Les Routiers"		9,65	
136	Aérosol « Au Secours »		65,00	
113	Autocollant 80 mm réflectorisé		7,20	
114	Autocollant "J'aime Les Routiers"		4,90	
115	Echarpette "Les Routiers"		20,10	
116	Macarons brodés		6,20	
117	Macaron autocollant ○ 160 mm "Les Routiers"		4,00	
118	Macaron autocollant ○ 78 mm "Les Routiers"		2,10	
128	Coupe-vent 12/14 ans Coupe du Monde Foot "Les Routiers"		130,00	
129	Coupe-vent Coupe du Monde Foot - S - "Les Routiers"		130,00	
130	Coupe-vent Coupe du Monde Foot - M - "Les Routiers"		130,00	
134	Sac polochon "Les Routiers"		122,00	
135	Sac sport "Les Routiers"		125,50	

Code Art.	DESIGNATION	Qté	Prix Un. TTC	Valeur totale
180	Echarpettes Suisse		20,10	
181	Echarpettes Amérique		20,10	
182	Echarpettes Belgique		20,10	
183	Echarpettes Italie		20,10	
184	Echarpettes Grande-Bretagne		20,10	
185	Echarpettes Espagne		20,10	
186	Echarpettes Allemagne		20,10	
201	2 aigles (la planche 35 x 24)		20,30	
210	45 tours "le miracle de Noël"		15,50	
214	45 tours "Le Petit Garçon et le Routier"		19,00	
228	Cassette "Le Petit Garçon et le Routier"		61,00	
272	Berliet de Lyon		260,00	
273	La Vie n'a pas de prix		30,00	
274	Les Camions Américains		210,00	
277	Chien Perdu en Arabie		65,00	
292	VOLVO		75,00	
294	Guide des Relais Routiers		45,00	
380	Nuit et Jour Les Routiers		170,00	
293	MAN		75,00	
382	24 Heures du Mans		195,00	
400	Autocollant Truck Driver France		18,00	
401	Autocollant Truck Driver International		18,00	
402	Autocollant Truck Driver Amérique		18,00	
403	Autocollant Truck Driver Belgique		18,00	
404	Autocollant Truck Driver Hollande		18,00	
405	Autocollant Truck Driver Allemagne		18,00	
406	Autocollant Truck Driver Grande-Bretagne		18,00	
407	Tee shirt pare-brise		28,40	
	+ 15,00 F pour toute commande inférieure à 150 F.			
	VALEUR TOTALE TTC DE VOTRE COMMANDE ▼			

BON DE COMMANDE ARTICLES "LES ROUTIERS"

Nom _____

Prénom _____

N° _____ Rue _____

Code Postal _____

Ville _____

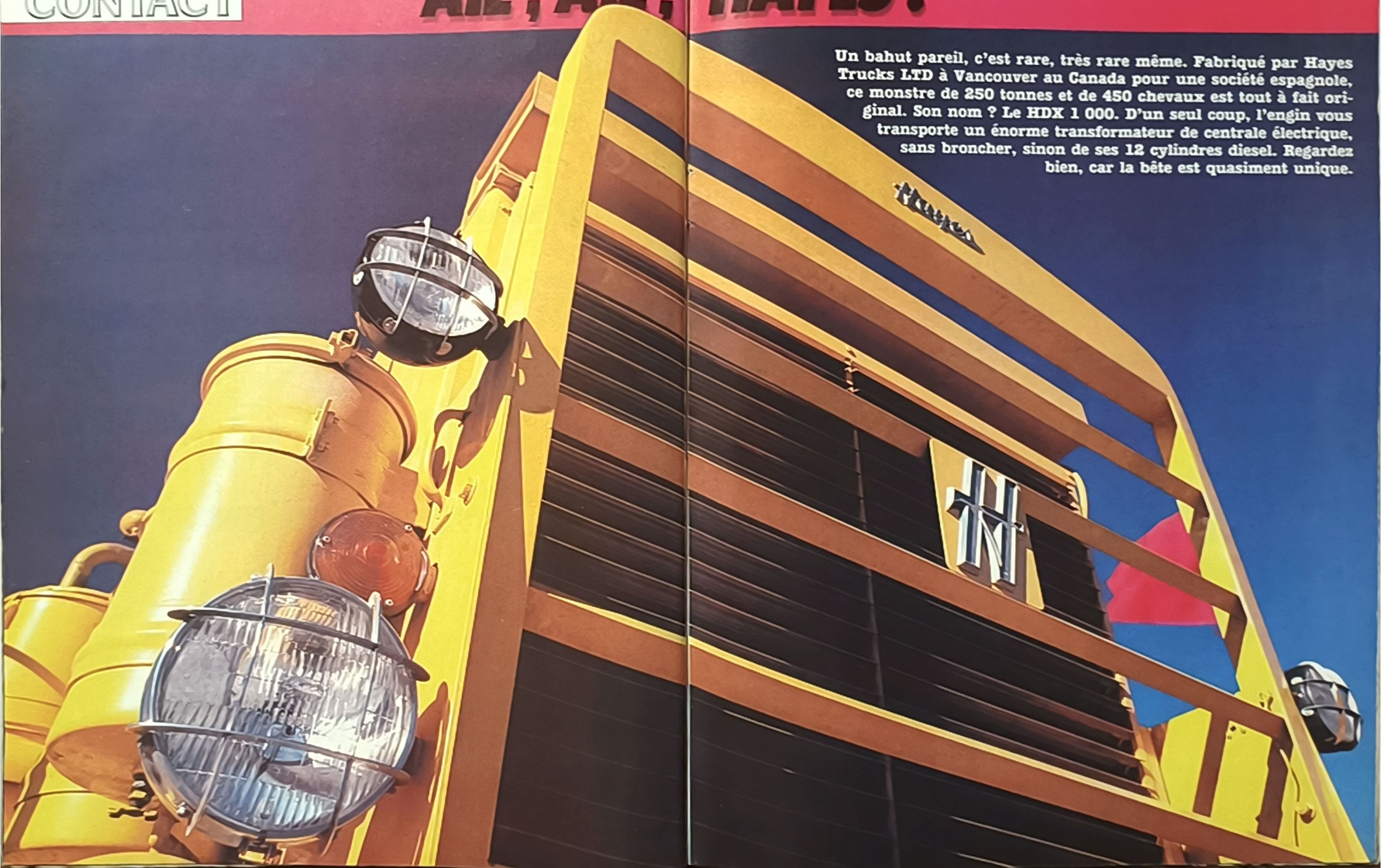
**Si la valeur de votre commande est inférieure à 100 F, ajouter 20 F de participation aux frais de port. Au-dessus de cette valeur, port gratuit.*

CHEQUE DE _____ JOINT A LA COMMANDE
à l'ordre de SEJT Promotion.

A retourner au journal, 6 rue de l'Isly - 75009 Paris

AÏE, AÏE, HAYES !

Un bahut pareil, c'est rare, très rare même. Fabriqué par Hayes Trucks LTD à Vancouver au Canada pour une société espagnole, ce monstre de 250 tonnes et de 450 chevaux est tout à fait original. Son nom ? Le HDX 1 000. D'un seul coup, l'engin vous transporte un énorme transformateur de centrale électrique, sans broncher, sinon de ses 12 cylindres diesel. Regardez bien, car la bête est quasiment unique.



CONTACT

Aïe, aïe, Hayes ! Connaissez-vous Hayes ? C'est une marque de camions, construits à Vancouver (Canada), dont quelques exemplaires seulement circulent en Europe : deux ou trois, pas plus ! En exclusivité pour CAMION, nous avons pu voir un Hayes de près, à Bilbao en Espagne.
Ce magnifique engin fait partie du parc de la société espagnole Arbegui, qui l'utilise pour le transport de masses indivisibles très lourdes, telles que ce transformateur de centrale électrique. Le HDX-1000 (c'est son nom), construit à Vancouver par Hayes Trucks Ltd est un gros 6 × 4 destiné aux applications les plus difficiles. Il peut rouler à un PTR de 50 tonnes en forêt, de 130 tonnes sur piste et de 250 tonnes sur route. Très rapide sur piste et sur route malgré son poids impressionnant, il possède un système de freinage très original, puisque composé de freins à tambours refroidis par eau ! La mécanique, très américaine, est à base de ponts Clark, d'une boîte Allison et d'un moteur Detroit Diesel V 12 2 temps de 450 ch, ou d'un Caterpilar équivalent.

La Société Hayes a été fondée en 1928 à Vancouver (Colombie britannique) sous le nom de Hayes-Henderson, et s'est spécialisée dans les camions de débardage du bois pour les forêts de l'ouest canadien. Hayes avait un brevet d'attelage qui transmettait aux roues de la remorque une commande de direction permettant aux roues de suivre la trace de celles du tracteur. Ces camions, équipés de moteurs Leyland, Hercules ou Continental étaient produits à une centaine d'exemplaires par an. Hayes a également fabriqué quelques autocars et des véhicules de lutte contre l'incendie ; la société a même distribué les camions Leyland au Canada.
Devenue Hayes-Lawrence, la société a connu des difficultés en 1947 lorsque les trois principaux responsables quittent Hayes et fondent Pacific Trucksand Trailer qui se spécialise dans le même domaine des véhicules spéciaux (pétrole, mines, masses indivisibles...). Les années 50 seront très difficiles, avec une production très confidentielle de tracteurs jouissant pourtant d'une bonne réputation de qualité.

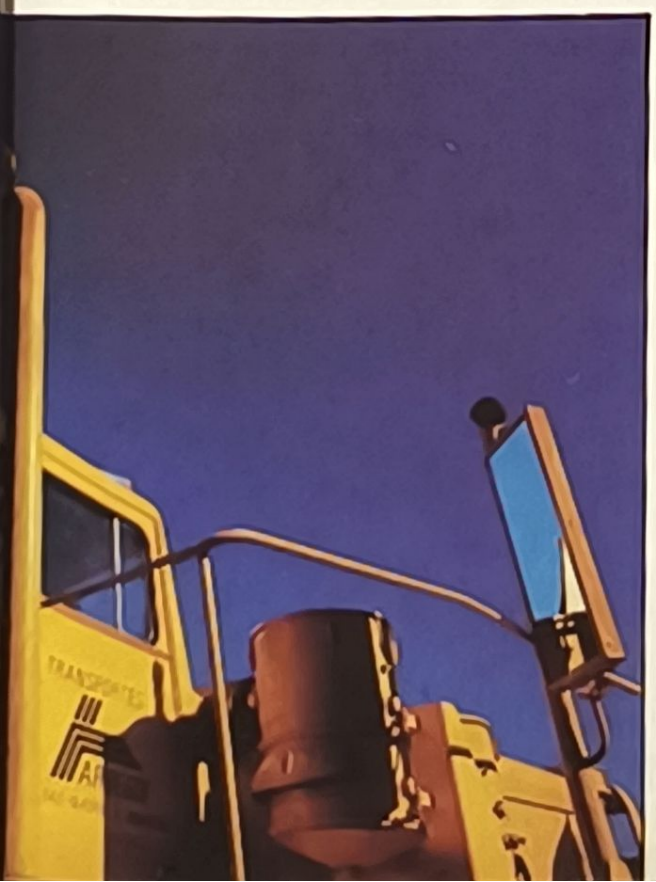
A cette époque, Hayes monte des moteurs Detroit, Caterpilar et Rolls. En 1969, Mack rachète les 2/3 du capital de Hayes dans le but de mettre un pied au Canada. L'influence de Mack se fait sentir, et Hayes sort en 1971 une gamme routière comportant le Clipper 100 — qui ressemble au Mack West-Coast S — et le Clipper 200 conventionnel. En même temps sont produits les H-S et H-BX qui sont des camions pour transports spéciaux et off-road.

Devenue Hayes Trucks Ltd en 1971, la société voit ses ventes baisser : lâchée par Mack, elle est reprise en 1974 par Pacific Car and Foundry, de Seattle, qui ferme Hayes en 1975.

De nombreuses tentatives pour ressusciter la vieille marque canadienne ont échoué, et les Hayes vont devenir des pièces de musée : ils le méritent. Et à 250 tonnes le bout, c'est un musée qui va peser lourd.

— Sylvain Taragnat
— Photos : Yves Soulabaille

Hayes
RBEGUI



Hayes

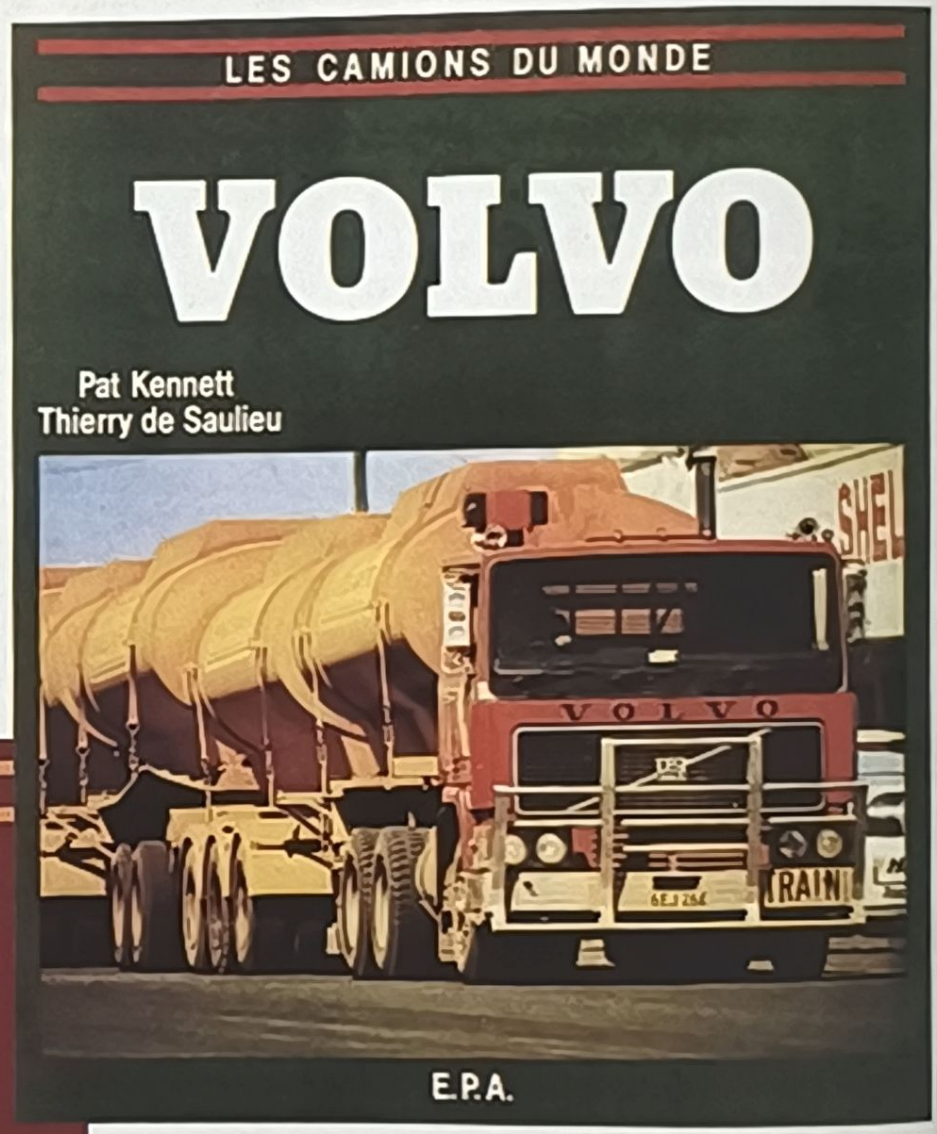
OFFREZ VOUS

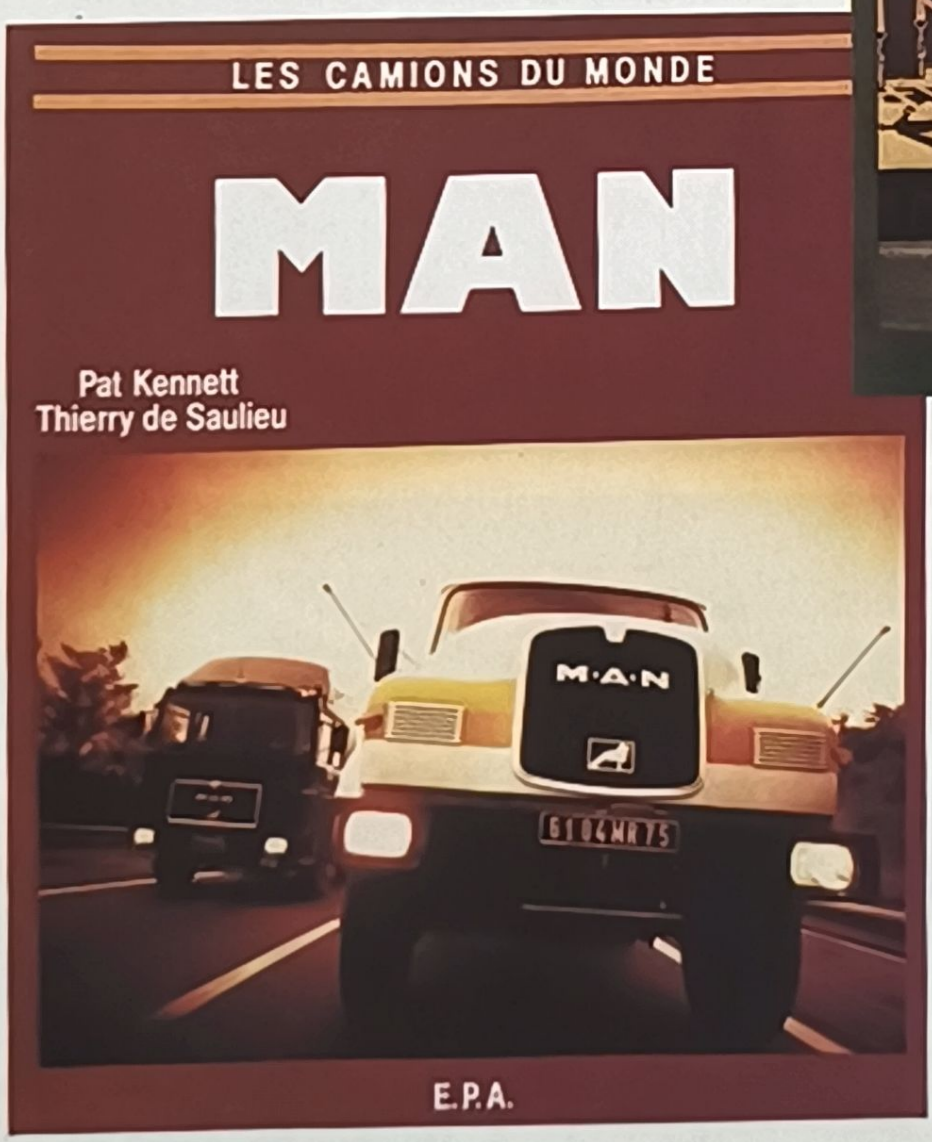
LES CAMIONS DU MONDE

Une nouvelle collection

Pat Kennett et Thierry de Saulieu, deux spécialistes du poids-lourd, dévoilent d'une manière concise et au moyen de plus de 120 documents photo, les péripéties passionnantes des plus grandes marques de poids-lourd.

Auteurs : P. Kennett
Th. de Saulieu
96 pages
Format : 20 x 24,5
120 illustrations NB
Prix : 75 F





VOLVO

Le formidable essor de la firme suédoise et l'évolution de ses prestigieux camions au travers de périodes fastes et moins fastes.

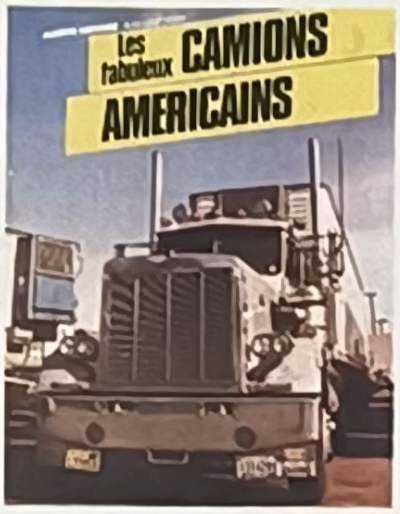
M·A·N

Un tribut d'admiration à la réussite de cette marque allemande dont les origines remontent à la révolution industrielle du XIX® Siècle.

Editions **E.P.A.** 83, rue de Rennes – 75006 Paris

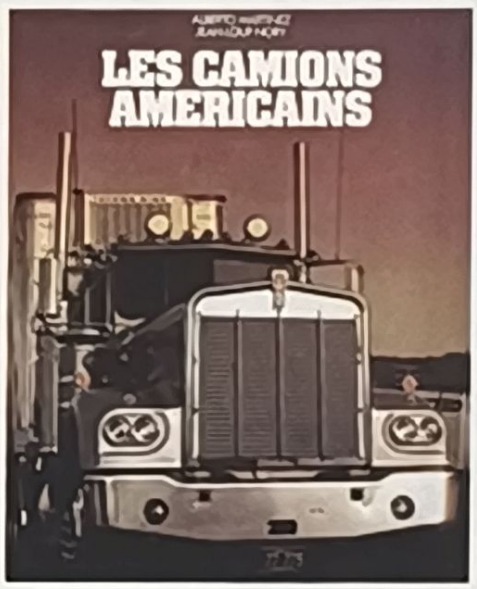
DES LIVRES

LES GRANDS CLASSIQUES



Fabuleux camions américains

Auteurs : A. Martinez
J.L. Nory
64 pages – Format : 21,5 x 28
60 photos NB et couleurs
Prix : 49 F

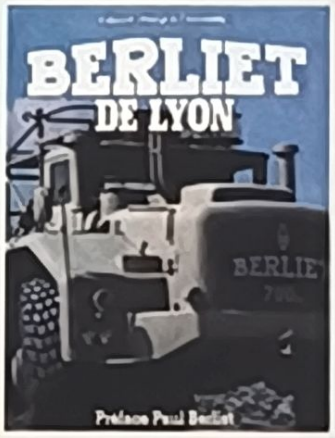


Les camions américains

Auteurs : A. Martinez
J.L. Nory
184 pages – Format : 23 x 30
144 photos couleurs et NB
21 doubles pages couleurs
Prix : 210 F

Fabuleux véhicules d'incendie américains

Auteur : J. Mallet
64 pages – Format : 21,5 x 28
64 photos NB et couleurs
Prix : 49 F



Berliet

Auteurs : J. Borgé
N. Viasnoff
368 pages – Format : 18 x 24
365 photos NB et couleurs
Prix : 260 F

Le Dodge

Auteurs : J.M. Boniface
J.G. Jeudy
264 pages – Format : 24 x 22
410 photos NB et couleurs
24 pages couleurs
Prix : 190 F

Le GMC

Auteurs : J.M. Boniface
J.G. Jeudy
256 pages – Format : 24 x 22
400 photos, 15 pages couleurs
Prix : 190 F

Bon à découper ou à recopier
et à retourner à E.P.A.
83, rue de Rennes – 75006 Paris

Je désire recevoir l'ouvrage intitulé :

- ☐ Volvo, au prix de 75 F
- ☐ M.A.N., au prix de 75 F
- ☐ Les Camions Américains, au prix de 210 F
- ☐ Berliet, au prix de 260 F
- ☐ Les Fabuleux Camions Américains, au prix de 49 F
- ☐ Le Dodge, au prix de 190 F
- ☐ Le GMC, au prix de 190 F
- ☐ Les Fabuleux Véhicules d'Incendie Américains, au prix de 49 F
- ☐ Le catalogue E.P.A. au prix de 20 F

J'ajoute 13 F de participation aux frais de port et d'emballage. Veuillez trouver ci-joint, mon règlement de F par chèque bancaire ☐, chèque postal ☐ ou mandat-carte ☐ à l'ordre d'E.P.A.

Il est bien entendu que si un livre ne correspondait pas à mon attente, je pourrais vous le retourner dans son emballage d'origine pendant les huit jours suivant sa réception et je serai alors intégralement remboursé.

Nom _____ Prénom _____

Adresse _____

Ville _____ Code postal _____

Signature

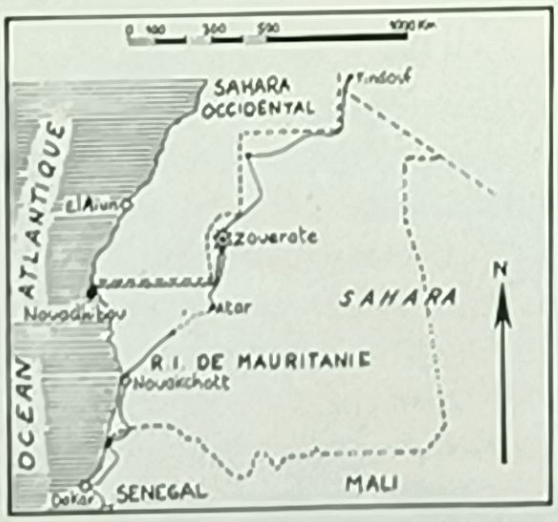
REPORTAGE

LES MONSTRES DU SAHARA

REPORTAGE
JEAN-YVES MONTAGU

Au fin fond de la Mauritanie, Zouerate est une sorte de capitale du désert. Une capitale rouge feu, rouge fer. Ici, dans la chaleur épaisse des chantiers, au rythme des Caterpilar et des Kenworth, on rase de véritables montagnes de minerai : des milliers de tonnes de fer ramassées à la pelle, chargées sur des camions, concassées et, finalement, transportées par wagons, 700 kilomètres plus loin, à Nouadhibou, où des navires minéraliers mettent le cap sur Dunkerque ou Yokohama. Voici l'histoire monumentale de ces poids-lourds de feu et de fer.

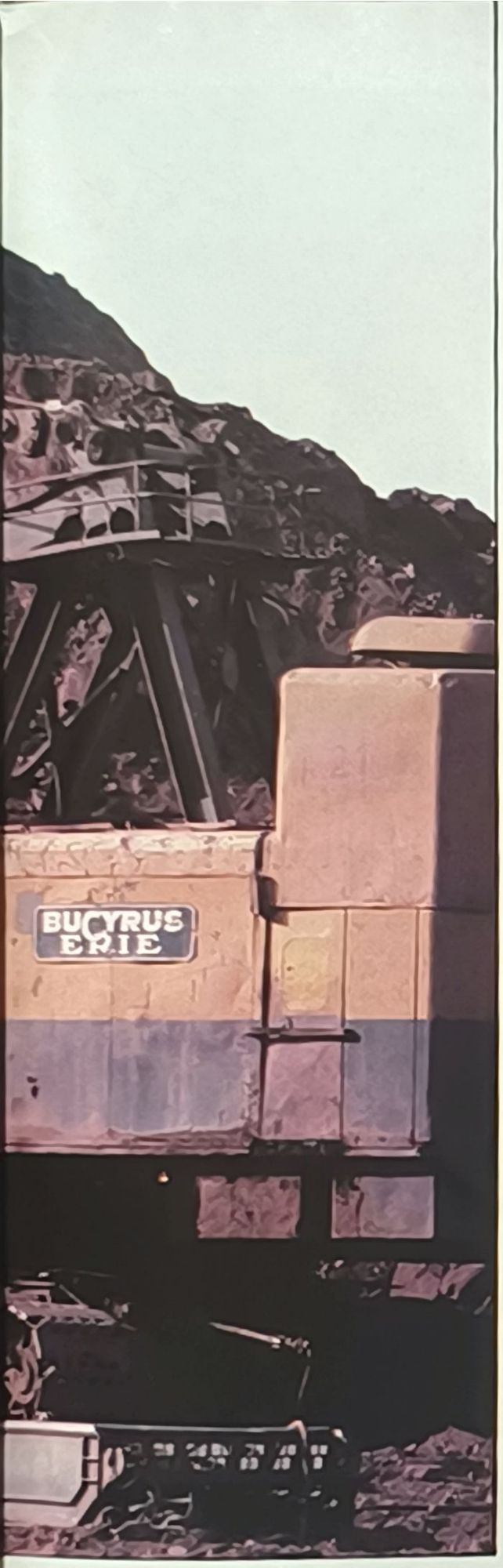
REPORTAGE



Guelb, en arabe, veut dire cœur, un cœur en forme de pic noir dans l'immensité du désert, un cœur de fer sur le carreau rouge d'une mine à ciel ouvert, c'est la partie de cartes que le Sahara offre au « voyajoueur » qui s'aventure dans les confins de l'Ouest africain. Ajoutez à cela un carré d'as du volant et vous avez la meilleure donne pour un truck-poker made in Mauritanie !

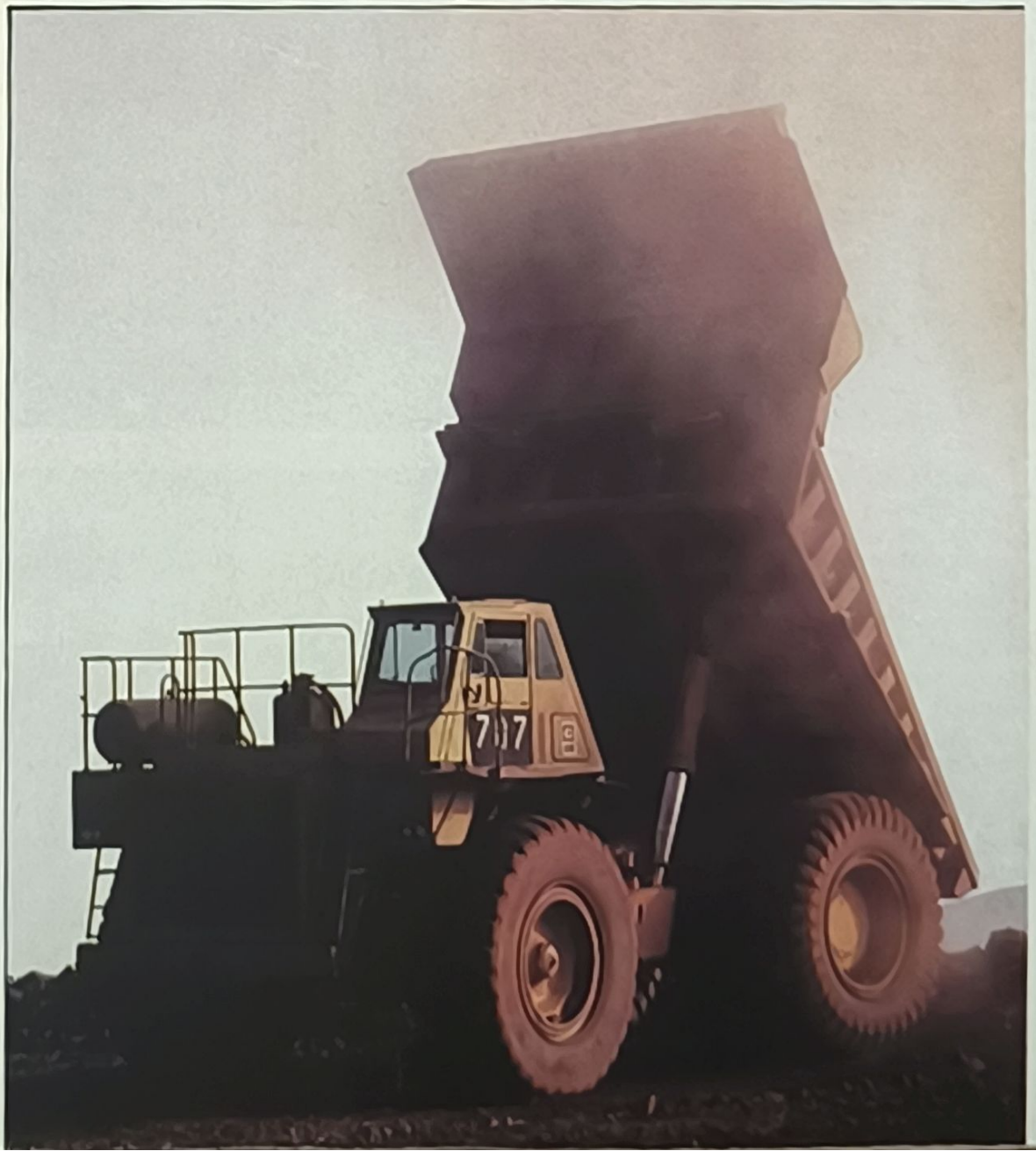
L'histoire ou plutôt la partie avait commencé à Nouakchott, après l'atterrissage du DC 10 d'UTA. Le foie gras au Sauternes, la petite musique douce et les sourires de l'hôtesse avaient été vite balayés par une tornade jaune. Le temps de recracher le décalitre de sable qui me tapissait le gésier et me voilà de nouveau entre ciel et terre, dans les plumes d'un Fokker, mon rapace bimoteur préféré, qui, tel un faucon, tombe sur Zouerate-City. Le vent est toujours au rendez-vous, la chaleur aussi, une ambiance lourde, épaisse comme une huile ferrugineuse dégouline sur mes chromes... Merci patron, la benne est pleine, Majid, tu peux accrocher la seconde.

« Mes parents étaient nomades, les grands nomades du nord, les Reguelbat, les guerriers du Rio de Oro, c'était mes ancêtres. La tribu vivait sous la



Gueib (el Rhein). La première phase d'exploitation (qui consiste à raser cette montagne de fer) commencera fin 1984 pour arriver à son plein rendement dans les années 90 où la SNIM annonce des exportations d'environ 12 à 15 millions de tonnes de fer par an.

alors il m'a pris sur ses genoux jusqu'à la sortie du village. Ma mère ne l'a jamais su, mon père non plus. Je me suis caché derrière un rocher pour le voir disparaître ; c'était le soir, le vieux muezzin appelait à la prière et sa voix a recouvert les derniers grognements du moteur, que le soleil couchant a avalés comme il avalait la poussière des caravanes, quand elles montaient autrefois vers Marrakech. Notre tribu vivait de l'élevage des chameaux et du transport entre le Maroc, l'Algérie et le Mali.
J'ai pris une fois la route des caravanes, dur, très dur ; l'endurance et le courage sont les qualités qu'on respecte le plus chez nous. En 1978, un chauffeur routier de la SNIM a été enlevé par le Polisario avec d'autres personnes. A ses ravisseurs, il a toujours opposé une résistance farouche. « Je suis un routier, je n'ai rien à faire de vos salades. Vous n'avez pas le droit de séquestrer un innocent et de condamner une famille. »
Jamais il n'a faibli dans sa défense, dans son attaque plutôt. Je suis persuadé qu'il a impressionné les Sahraouis, qui l'ont finalement relâché, après deux semaines de détention ; une

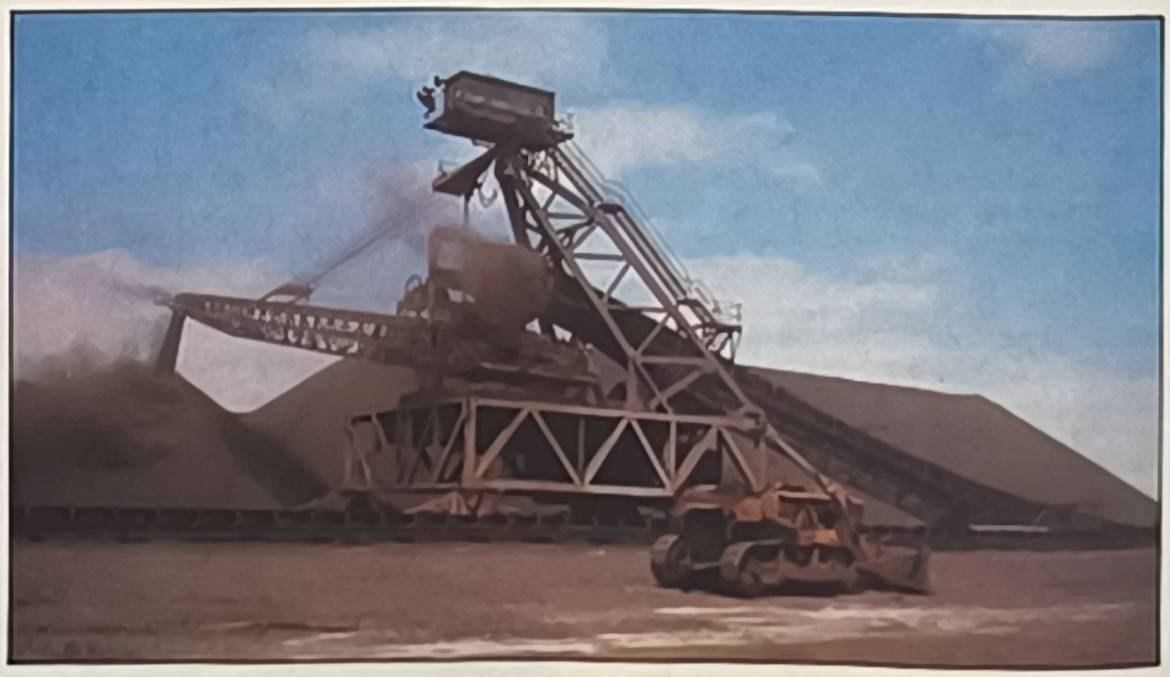


Après l'abattage, le chargement de l'hématite sur les camions bennes (ci-dessus) et déchargement (ci-contre) de stériles (terre + minerai de mauvaise qualité) à « verser » (remblais).

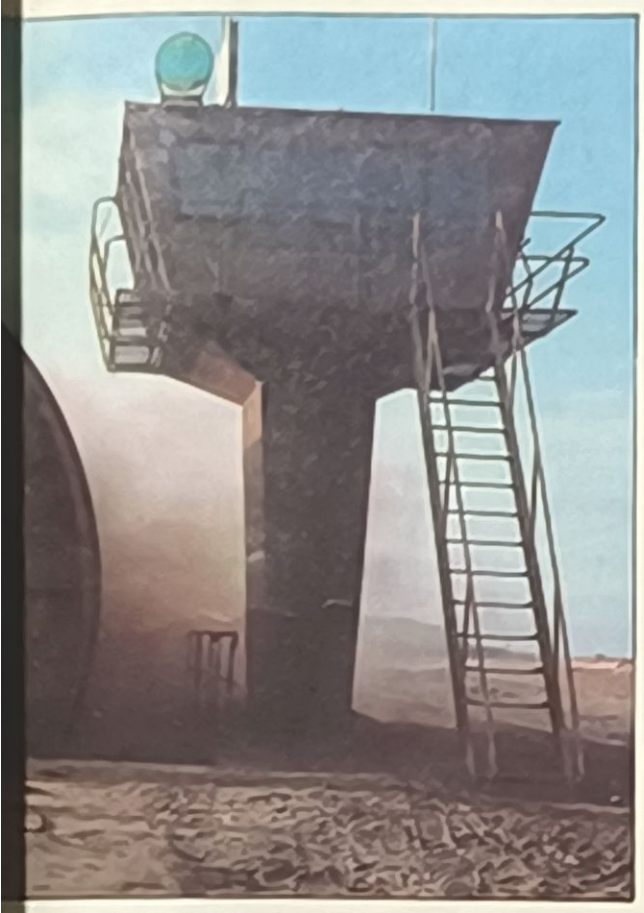
tente, une grande tente devant laquelle un T45 s'est garé un jour. J'avais dix ans. C'était un vieux camion des années cinquante récupéré à la Coloniale par un marchand d'Atar. On disait qu'il avait une société de transports plus au Sud, du côté du fleuve. Ses camions allaient au Sénégal, au Niger, au Mali. Quand je l'ai rencontré, il m'a tapoté le menton en disant : « Qu'est-ce que tu veux être plus tard ? » J'ai dit « Camionneur »,

C'est sûr qu'il faut s'accrocher pour vivre ici. « Signer avec le désert, c'est signer avec le diable », m'a dit un jour un routier français, mais je crois que le diable c'est nous. Regarde ces montres, ils sortent du fond de la mine par le chemin des escargots, c'est comme ça qu'on l'appelle, parce qu'ils tournent parfois autour du trou, comme autour d'une spirale. C'est pas large, hein, et il faut viser juste, une fois, je me suis retrouvé en bas, j'avais pas compris le signal ou plutôt, j'avais compris le contraire et je me suis retrouvé dans le fond, les quatre pneus en l'air avec une épaule broyée par la ferraille. Comment ça arrive ? Très simple mon ami, très simple. C'était le soir, trois « 110 tonnes » me précédaient dans la descente et le vent rabattait la poussière sur le pare-brise. Je ne voyais quasiment rien et pourtant, entre deux claques de vent, j'ai aperçu un drapeau qui sortait de cette purée. Dans mon esprit, c'était le signal que la voie était libre. Manque de

Cette énorme roue-pelle (ci-dessus) reprend le minerai sur une aire de stockage pour le débiter sur une chaîne de convoyeurs (ci-contre) alimentant les wagons du chemin de fer.



histoire célèbre à Zouerate, une vraie histoire de routier, tu pourras le dire dans ton journal, car je crois qu'en Europe aussi les routiers sont des gens courageux, comme les routiers de tous les pays du monde d'ailleurs, car il faut le faire, hein, tu vois cette poussière, et bien c'est comme ça, pendant huit heures, dix heures et parfois plus. On charge le minerai sous la pelle pour le décharger au concasseur qui le broie et le distribue en d'autres tas que les wagons chargent pour Nouadhibou, 650 km plus loin ; c'est le terminal portuaire où les navires minéraliers partent pour Dunkerque, Fos ou Yokohama...



L'acheminement du minerai se fait par une voie ferrée de 650 km à travers le désert (Zouérate - Nouadhibou). Ci-dessus culbutage des wagons d'hématites.
Ci-contre grue-pelle pouvant soulever 10,6 m³ de minerai. Le chantier de Zouérate est équipé en pelles dont les volumes de chargement sont respectivement de 4,6 m³, 6,1 m³ et 10,6 m³ (poids de 1 m³ de minerai : 5 à 7 tonnes).

chance, c'était le contraire, car la piste venait de s'effondrer. J'ai « enquillé » doucement, le drapeau continuait à se balancer, faiblement d'abord, puis de plus en plus fort. J'ai même clairement vu des gens faire des moulinets avec leurs bras, mais je te l'ai dit, c'était le soir, j'étais crevé et je connaissais bien le coin, je l'avais fait tellement de fois que je me suis pas méfié, je me suis même dit : « Vas-y Majid, c'est le dernier tour ». Tu parles, ça a bien failli être le dernier tour, oh pour pas grand chose, un petit affaissement sur l'extérieur, juste ce qu'il fallait pour me déséquilibrer et me foutre au tapis... »
Majid a maintenant pris la queue d'un chargement de pneus qu'un Manitou distribue avec une précision de grand sorcier élévateur... En attendant son tour, il fait signe à des chauffeurs qui le rejoignent sous une tente. Au centre une théière et des petits verres. On se pousse un peu à mon entrée, Majid fait les présentations : Mourad, Ali, Mustapha. Quand ce dernier s'assoit, je remarque un chapelet de gris-gris accrochés à sa ceinture. « Dis-moi Mustapha, c'est quoi ça ? » « C'est mes gris-gris. Ils me protègent contre les mauvais génies, là dans la montagne, dans la pierre, dans le fer, là. Chaque matin, avant que je prenne le volant, la femme fait l'aumone au mendiant pour me protéger aussi. Elle donne cadeau aux génies... »
Je suis assis près de la porte. On pré-

FAUT LE FER !

Conçues pour produire théoriquement douze millions de tonnes par an, les installations de la SNIM (Société Nationale Industrielle et Minière), ont seulement produit, depuis le début de l'année, une moyenne de 300 000 t/mois. Le record de production a été établi en 1974 avec 11 660 000 tonnes, mais la production moyenne est de 8 à 9 millions de tonnes.
A l'heure actuelle, la mévente est telle que, durant notre séjour à Zouérate, 7 à 8 camions seulement tournaient pour trois pelles (le parc complet compte 78 camions et 11 pelles).
Les principaux clients de la SNIM (ex Miferma : la nationalisation date du 28.11.1974), sont, par ordre décroissant : la France et l'Italie qui importent chaque année environ 2 000 000 tonnes, la Belgique (1 400 000 t), le Japon, l'Angleterre, l'Allemagne, l'Espagne etc... Les concurrents sont, à l'heure actuelle, l'Australie, le Brésil, le Liberia et l'Afrique du Sud.
Un grand projet est en cours de réalisation : le projet Guelb qui devrait permettre de relancer la plus grosse entreprise mauritanienne. Les Guelbs (cœur en arabe) sont des massifs de minerai de fer dont les estimations des experts annoncent des réserves d'environ 450 millions de tonnes.

Ci-dessus, vérin de benne basculante. La cavalerie des camions-bennes de Zouérate va du 35 tonnes Haulpack au 110 t.Dart, en passant par le Caterpillar de 85 t. La puissance mécanique s'étage, quant à elle, de 38 chevaux à 1 000 chevaux.

pare le thé qui, en Mauritanie, se déguste par un rituel de trois tasses successives d'un breuvage fort, acre et assez éprouvant pour les estomacs sensibles. Au loin il y a le Guelb, cette énorme montagne de fer, qui va être arasée par une série de décallotages et d'explosions de mines. D'ailleurs, un tir est attendu dans quelques minutes. Les chauffeurs en parlent et font des signes en direction de camions sagement rangés comme des têtes d'épingles, là-bas. A combien de kilomètres, personne ne sait. « C'est loin, très loin même » et ça veut tout dire.

Ici on ne mesure pas l'espace, on est d'abord espace de travail autour d'un volant qui poisse les mains et qu'on serre comme un gris-gris rougi par la poussière ; « le sang de la terre, dira Mustapha, on rigole pas avec ça mon vieux ». Il vient de Kaedi sur le fleuve Sénégal et il dit que la terre, c'est quelque chose qui vit, qui parle comme un camion et qui peut se fâcher. Surtout la terre du fer, elle a le démon au cœur, une sorte de folie furieuse qui éclate sous la dynamite. « Attention là ». Mustapha a regardé sa montre. Chacun retient son souffle. On n'entend que le bruit du jet de thé qui tombe dans un verre.

A 15 heures, la montagne passe le mur du son, trois coups lourds et sonores comme des bangs de Mirage. Par la petite ouverture de la porte, les formes qu'on devine au loin bougent dans un clapotis de brume vitreuse...

« Les chauffeurs avalent maintenant bruyamment leur thé. La tente est devenue le dernier bistrot où l'on cause et où l'on échange des cigarettes avec des grands rires d'Africains qui ont attendu les trois coups pour entrer en scène...

« Moi je m'appelle Hamady, j'ai 42 ans et je suis originaire de Boghé au sud, sur le fleuve. Je travaille ici parce qu'il y a du travail et parce que c'est mon pays. Il faut aider son pays non ? Toi tu es Français, tu veux travailler pour la France, non ? Ici le travail est bon, il y a la paye, tu vois. Avant, j'étais chauffeur à Boghé chez un Libanais, Michel Bousna. C'était avant l'indépendance, j'avais un Berliet. Bon camion. Je faisais la piste vers l'Est, dur mais ça me plaît. J'ai appris à conduire dans l'armée française et je suis maintenant chauffeur international. J'ai fait le Séné-

gal, la Côte d'Ivoire, tout quoi et j'ai passé mon permis à l'armée française, entre Gao et Timélaouine... » Quand je l'interromps pour dire que ce fut une étape célèbre du Paris-Dakar, il me tape dans les mains en rigolant. « Ben mon vieux, pour moi aussi ce fut grande étape, mais mon vieux je faisais pas la course et j'en menais pas large, j'allais pas vite, molo mon ami, il fallait passer les vitesses comme la poule qui pond ses œufs doucement pour pas casser la mécanique tu sais, c'est fragile tout ça.
Tu pourras dire aussi que je ravitaillais les compagnies sahariennes entre Gao et Tabankor au Mali. Je transportais la farine, le tabac, les dattes, les conserves, toute la nourriture quoi, et je me suis jamais perdu et j'ai jamais eu accident, c'est la vérité vraie, 100 pour cent et le nom du capitaine de la deuxième

Arrivage et stockage des pneus en gare de Zouérate.

compagnie s'appelait Nicole, un gaillard celui-là. Il a été remplacé par le capitaine Vitrine... » Quand je lui demande si le lieutenant ne s'appelait pas « Devanture », il éclate de rire en me tapant dans les mains avec force avant de les lever comme Cassius Clay après la victoire... Sacrés routiers ! Devant un verre de thé ou devant un verre de bière on se raconte toujours la route pour s'en plaindre ou pour en rire, dans tous les cas pour passer le temps entre deux tours, entre deux livraisons, entre deux mondes. Mais ici, plus qu'ailleurs, on se sent vraiment entre deux mondes. D'un côté l'Afrique et sa kyrielle de palabres qui dégringolent en cascades comme le thé bouillant qu'on aspire bruyamment du bout des lèvres en racontant des histoires de chasses, de femmes, de boulot, et, de l'autre côté, un monde logique, mécanique de rendement sur fond de crise internationale. Mais c'est quoi la crise, la dévaluation sous une tente à flanc de montagne entre des copains qui tiennent à honorer ce doux dingue de reporter de *Camion* qui a oublié ses autocollants ?

Messieurs les politocrates, technocrates et ploutocrates à bandes Velpeau pour une retraite sans histoire dans Samsuffit sur les bords de l'Oise, à Meugève, ou à Cannes les bretelles, lachez un jour les informations de 20 heures, les cours de la bourse et l'horoscope du parti, du syndicat ou de votre confesseur à roulettes et regardez-vous dans une glace. A défaut, Ken vous passera son rétro, un super miroir qui remonte le temps jusqu'au premier homme, un routier d'ailleurs, le père Adam qui rata le carrefour à cause d'un serpent pas signalé. Eh bien, Messieurs les maîtres du Monde, quand vous arriverez à la terre promise (pour les routiers) vous verrez vos notes de service et vos grosses combines se transformer en mouches, vous savez les petites mouches vertes qui se baladent par grappes ; quant à vous, une décence élémentaire m'interdit d'aller plus loin dans les métamorphoses, mais sachez que tous vos titres et tout votre pouvoir n'arriveront jamais à la simplicité et à la grandeur d'Hosein qui m'a dit un jour au pied de son camion : « Ne parcours pas la terre avec insolence, tu ne peux ni la déchirer, ni atteindre à la hauteur des sommets », c'est un autre routier, Mahomet, qui accrocha sa remorque après Moïse et Jésus-Christ avant de faire un La Mecque-Poitiers...

Hosein est arrivé un matin avec son ami Ken, le vieux Ken aux muscles de fer. Ils se sont garés devant mon bungalow, et quand le moteur s'est arrêté, le pre-

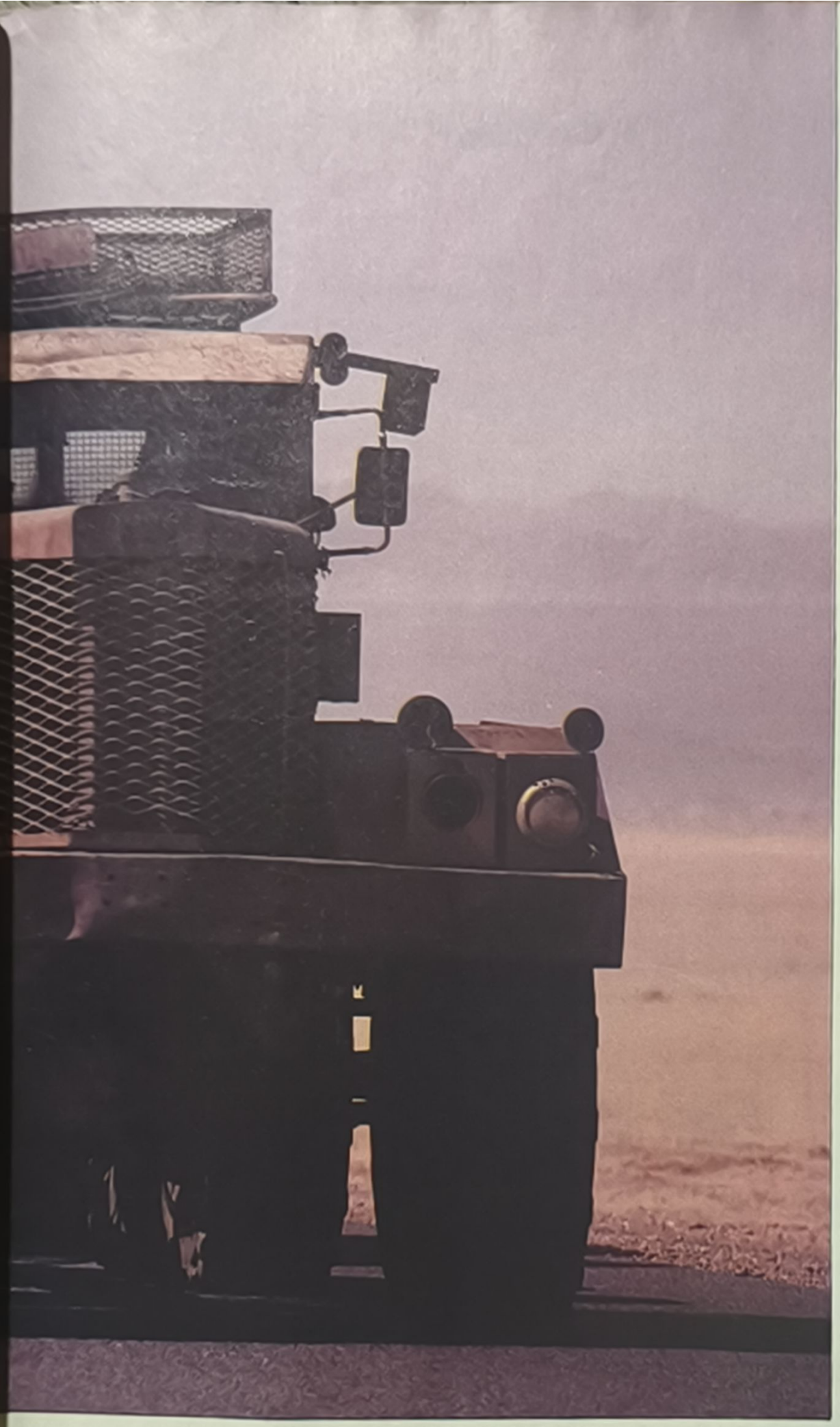
Le vieux Ken en mission pour le projet Guelb. Il est le survivant d'une tribu d'une douzaine de Kenworth qui ont acheminé depuis Nouadhibou, dans les années 60, tout le matériel nécessaire à l'exploitation des mines de Zouérate. Six cylindres - Fuller RT 910 à 10 vitesses - Embrayage Spicer double disque - Essieux Rockwell. Ci-contre, rapatriement d'un mi-lourd vaincu par KO par un terrible crochet qui l'a complètement défiguré.

mier appel à la prière à ouvert le capot du jour. On a fait connaissance par la série rituelle des thés dans l'angle d'un mur, en compagnie de son graisseur qui m'a offert du poisson séché. Le vent était déjà levé, un vent chaud qui venait du Nord comme un sèche-cheveux sur la tête. Le soleil montait doucement derrière le guelb, on le sentait envelopper cette énorme masse noire qui, à contre jour, s'assombrissait et se tassait dans la grande dilatation de l'aube.

Hosein aimait bien les journalistes, surtout les journalistes sportifs qui parlent de football. Il m'a d'ailleurs proposé de venir à l'entraînement du soir, derrière sa maison, dans un grand terrain vague balisé de pneus et d'arbres de roue. « Tu vois, la vie, c'est très simple, ça consiste à marquer des buts et à éviter de s'en faire mettre ». Personnellement, j'ai trouvé que cette vision du monde avait

REPORTAGE

l'avantage d'être sportive et de valoriser l'esprit d'équipe. J'ai dit que j'étais d'accord. Alors on s'est serré la main et il a mis le contact. Le vieux Ken a commencé par frémir, un frisson bref qui a surpris un gros moineau bariolé, une sorte de pique-bœufs qui s'était garé sur sa peau rouillée. Après un hoquet bref, le Cummins un peu souffreteux (un diesel NTC 290 big cam de 855 cu·in) a libéré ses 290 chevaux qui ont commencé à monter les tours. Les 6 cylindres tournaient comme des chameaux en cavale autour d'un puits et la Fuller à 10 vitesses cherchait la première marche. Quand il s'ébranla, j'ai pensé au sorcier du Guelb qui, selon la légende, descend régulièrement de sa montagne pour boxer les mauvaises personnes, les mauvais époux, les mauvais enfants avec ses gants de fer. A la mine, Ken avait été surnommé « Battling Joe », le fameux Battling Joe que chantait Yves Montand avant le « Salaire de la Peur ». De la hargne au creux des poings et le blues au fond du cœur, c'était ça, Battling Joe, le dernier survivant de la tribu des Kenworth qui me recevait aujourd'hui à Zouerate, Zouerate City, au fin fond du désert de Mauritanie. Au planning du jour, Ken avait à transporter un bull sur l'une des plate-formes d'un guelb où la SNIM aménageait une nouvelle route. Hosein aimait bien ce genre de boulot. Grande route droite dès la sortie du camp et ensuite large courbe avant d'accéder aux premiers contreforts de la montagne. Peinard, c'était juste ce qu'il fallait pour une fin de semaine. Ken se plaça derrière une Pigeot 404 qui ouvrait la route. Il avait fière allure, ce convoi exceptionnel, bien



assis sur ses énormes roues qui faisaient penser à des boucliers de guerriers en route vers quelque rezzou. Le nôtre ne dépassa pas 50 kilomètres dans une cabine réduite à sa plus simple expression : un volant, des leviers et quelques cadrans presque opaques. La poussière de fer s'était quasiment soudée au verre ; un décor spartiate pour chantier, sans fioriture, sans truckstore à proximité pour la frime ou le rendez-vous californien. Le taureau made in USA avançait doucement, calmement, dans un tintamarre mécanique qui exhalait son haleine noire à la droite du toit. Il y avait à la fois quelque chose de sauvage et de parfaitement mesuré, implacable même dans ce regard où le pare-brise rectangulaire s'ouvrait sur le collimateur du capot tendu vers la cible du chantier. « La frontière des camions » a dit Majid en montrant la poussière que les roues soulevaient dans un nuage quasi surréel. Au delà, rien, le silence gris et le vide. Les routiers avaient borné le monde des vivants.

Sur une poutre jetée entre deux bidons et qui faisait office de bar dans une gargotte en tôle ondulée, le barman blanc, ancien routier, ancien mineur, qui avait été chercheur d'or en Haute-Volta avant de s'embaucher à la SNIM, sortit deux bières qui consacrèrent la mission. Curieux type, ce barman à moustaches tombantes et dont les yeux suivaient le client comme un loup après le carême. Quand je lui ai demandé de raconter ce qu'il avait conduit, il a montré sa jambe gauche, une jambe artificielle qu'il traînait comme un grognard après Waterloo : « Y'en a qu'une qui pourrait parler et elle est plus là. Qu'est-ce que je te sers mon pote ? Et ce fut tout. Alors je me calai doucement entre deux caisses pour observer le chargement d'une benne. Un treuil la faisait doucement monter par glissements sur deux rails au bout de la semi. Après l'avoir ceinturée par deux câbles croisés, Hosein se remit au volant et le vieux Ken prit le chemin du retour.

A mesure qu'on s'éloignait, le Guelb se rétrécissait comme un champignon sec, derrière sa brume de chaleur. Cette benne, qui avait dévalé malencontreusement la montagne, avait quelques légères fractures à réparer. Le rendez-vous avait été pris avec le spécialiste des ateliers, en bordure de la mine, le long d'une route rouge et bleue. Rouge du côté montant quand les camions sortent chargés de minerai, bleu quand ils redescendent à vide. Alors, soudain, j'ai revu le tableau que le maître d'école de mon enfance placardait au mur pour la leçon de sciences. Le système circulatoire était représenté par un croquis où deux couleurs, bleue et rouge, symbolisaient les rythmes de cette fonction. Le sang passait d'une couleur bleue (chargée de gaz carbonique disait le maître) à une couleur rouge, quand il s'en libérait. Alors j'ai repensé à ce que disait Mustapha, car il était devant mes yeux, le sang de la terre, le sang du fer et j'étais dans son courant, camion globule parmi d'autres dans le grand cycle industriel de la transformation du monde. En contrebas, une grue tassait ses mottes sur les épaules d'un Caterpilar. Quand le minerai tombait, la grosse bête jaune tremblait un instant avant de se recaler sur ses genoux. A vingt mètres le chauffeur buvait à une gourde en peau de chèvre. En quelques minutes le chargement était fait et le Caterpilar céda sa place à un autre Caterpilar. « C'est destin » m'a dit Hosein, un mot qui appartient à l'Afrique et à ceux qui roulent leur vie dans des Kenworth sur la route du fer.

Quand, le lendemain, j'ai repris l'avion, quelques secondes après le décollage, je me suis penché vers le hublot et j'ai vu, au ras de la terre, une longue traînée sur le sable, une longue comète précédée de petits éclairs clignotants. Un instant, j'ai pensé à un miroir de détresse d'un égaré, mais en me penchant un peu plus, j'ai reconnu le vieux Ken, dit « Battling Joe », dit aussi « Le vénérable », qui me faisait un dernier clin d'œil dans le soleil levant...

— Jean-Yves Montagu

Abonnez-vous à

Camion

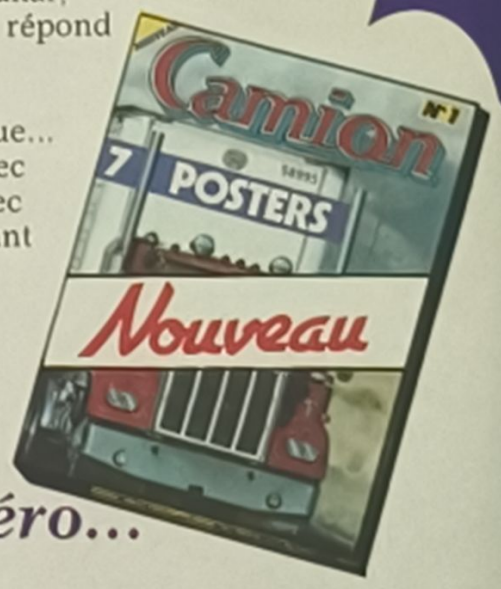
Le Mensuel des Rois de la Route

Offre spéciale de lancement

Rejoignez le clan des vrais fanatiques de « CAMION »...

Enfin un magazine pour les amoureux des monstres US et européens ! Des Trucks américains aux camions du Paris-Dakar, des Road-Train aux utilitaires légers, **CAMION** répond aux exigences des véritables amateurs de belles machines.

Essais détaillés... Grands reportages... Technique... Nouveaux accessoires... Petites annonces..., avec **CAMION**, vous êtes en contact permanent avec les rois de la route et suivez toute l'actualité tant en ce qui concerne les nouveaux véhicules, que les manifestations et concentrations.



Économisez 36 % sur le prix au numéro...

Oui, vous pouvez profiter de notre tarif exceptionnel de lancement et économiser ainsi 51 F. sur votre abonnement.

51F d'économie

Vous ne règlerez en effet, que 89 F. seulement pour 10 numéros de **CAMION**, au lieu de 140 F., prix à l'unité.

...En plus, parmi ces 10 numéros figurent les numéros spéciaux du Salon (septembre), des 24 heures du Mans-Camion (octobre) et du Paris-Dakar (décembre) !

...Et recevez un super cadeau !

En vous abonnant, **dès aujourd'hui**, vous recevrez aussi un autocollant géant (60 x 30 cm) aux couleurs de votre magazine.
Vous pourrez le coller sur votre véhicule, dans votre garage ou chez vous et montrerez ainsi votre appartenance à l'univers des rois de la route !

VOTRE CADEAU ▶

Camion

La gazelle à gazole

Peu connue du grand public, l'industrie automobile espagnole est cependant bien développée, et plusieurs modèles de marques françaises sur notre territoire sortent des usines espagnoles de nos grands fabricants. Le fleuve Ebro, qui traverse le Nord de l'Espagne, d'Ouest en Est, pour finalement se jeter dans la Méditerranée, a donné son nom à la gamme des utilitaires de la société Motor Iberica. Voici le F 350 distribué en France par Nissan-Datsun.

Peu répandus en France jusqu'à présent, les véhicules Ebro vont peut-être connaître un développement de leurs ventes corrélativement à la prise de contrôle partielle de l'entreprise espagnole par le groupe japonais Nissan, et à une politique commerciale plus agressive à l'exportation.

La gamme Ebro importée en France se réduit au F 275 et au F 350, objet de notre essai. Les Jeep Ebro et le très intéressant fourgon toutes roues motrices qui en est dérivé, ne semblent pas pour l'instant au programme d'importation, pas plus que les véhicules plus lourds.

Le fourgon Ebro F 350 normal (il en existe une version longue surélevée) se présente sous l'aspect d'une camionnette assez compacte, moderne et bien finie. Au premier abord, il évoque autant certain utilitaire japonais très répandu chez nous, qu'une camionnette européenne...

On remarque immédiatement la cabine généreusement vitrée, la grande porte latérale et les pare-chocs enveloppants : l'ensemble, très net, est indiscutablement réussi. Un regard dans la cabine confirme cette bonne impression : trois places de front, avec possibilité de passer d'un côté à l'autre, sans être gêné par une quelconque protubérance ; un tableau de bord remarquablement disposé, auquel rien d'essentiel ne manque ; une planche de bord bien conçue, avec un coffre à couvercle (sans clé) ; une planche inférieure et un plumier : tout cela est fonctionnel et assez esthétique.

Une camionnette est faite pour être chargée, et c'est derrière que ça se passe. Dès qu'on ouvre les battants de la porte arrière, on est surpris de la hauteur du plancher au-dessus du sol, malgré un emmarchement pratique à 50 cm du sol (le plancher est une dizaine de cm plus haut). C'est que, si la carrosserie est au goût du jour, la structure du véhicule est, elle, très classique, avec deux bons vieux essieux rigides, des ressorts à lames, et une transmission aux roues arrière.

Le fourgon Ebro F 350. Il en existe une version surélevée.

Nous verrons à l'essai ce qu'il faut penser de cette formule, qui a l'inconvénient indéniable d'imposer un plancher haut, et donc de réduire l'espace utile. Vu de dessous, l'Ebro F 350 fait donc plus camion que voiture, et ce n'est pas le gros châssis à longerons en U de forte section, qui peut inspirer le contraire : les éléments de la chaîne cinématique, du moteur Perkins au pont à denture spiro-cônique, sont largement dimensionnés et sentent aussi le camion.

Avec son encombrement réduit — à peu

près celui d'une 505 - sa bonne visibilité et surtout un rayon de braquage très, très court, l'Ebro serait le véhicule urbain idéal s'il n'était pas affligé de rétroviseurs si petits qu'ils rendent délicates les manœuvres, et périlleux les changements de file...

Si le volume utile annoncé par le constructeur nous paraît un peu optimiste (il ne peut s'agir que de petits pois en vrac), et si on peut reprocher aux portes arrière de ne pas s'ouvrir suffisamment (c'est gênant pour se mettre « à cul »), le livreur appréciera la facilité de manœuvre de la porte latérale, son dispositif de blocage en position ouverte et le large accès qu'elle procure.

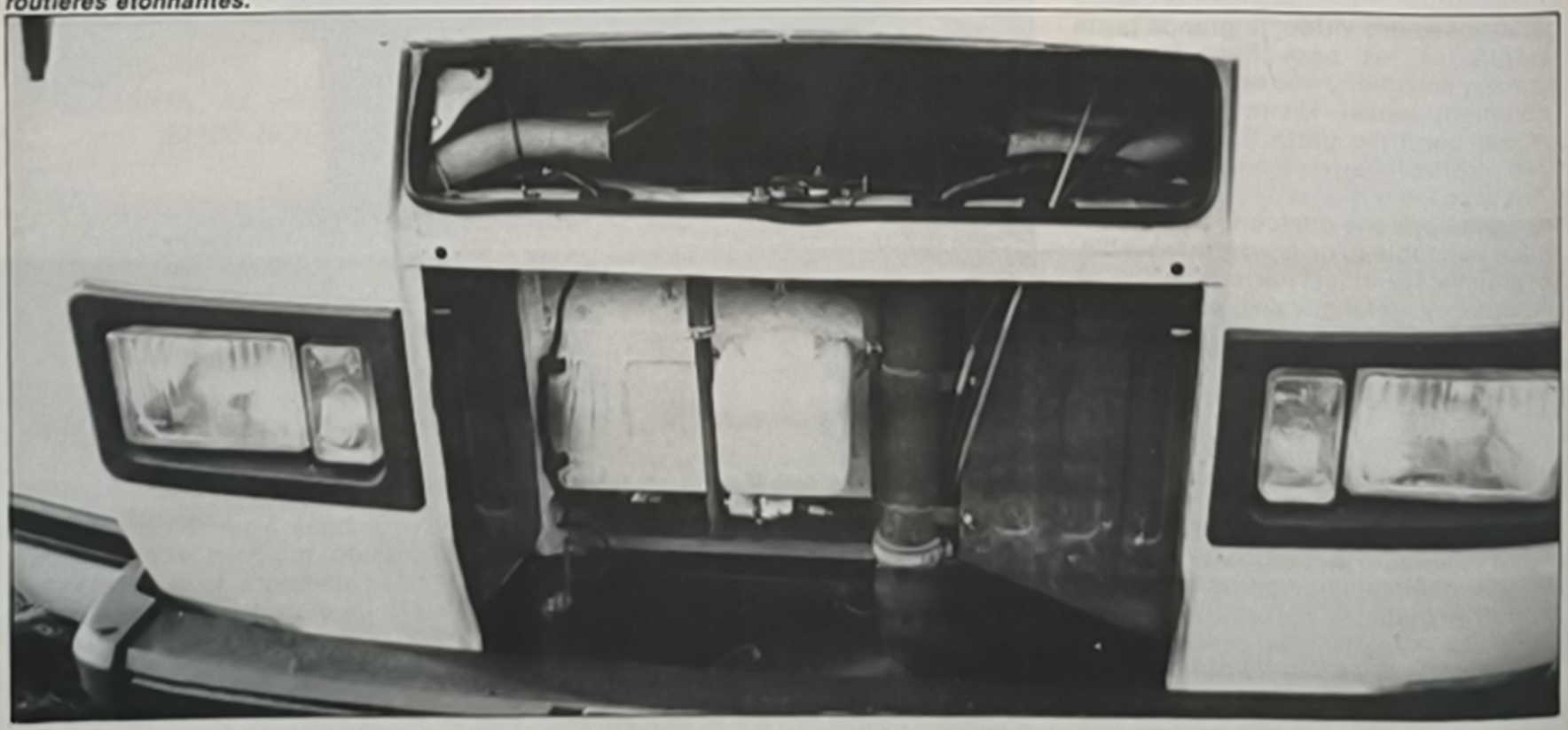
Enfin, dans la circulation, la vivacité de l'engin est remarquable — voire même spectaculaire — tandis que l'excellent freinage (disques ventilés à l'avant) met très vite le conducteur en confiance. Pour les livraisons rapides, l'Ebro est donc un très sérieux client.

Comme la consommation urbaine, même en conduite très nerveuse, se tient entre 11 et 14 litres de fuel au 100 kilomètres, et que, grâce à une boîte de vitesses bien étagée, on sollicite peu l'embrayage, le F 350 est certainement économique à l'usage.

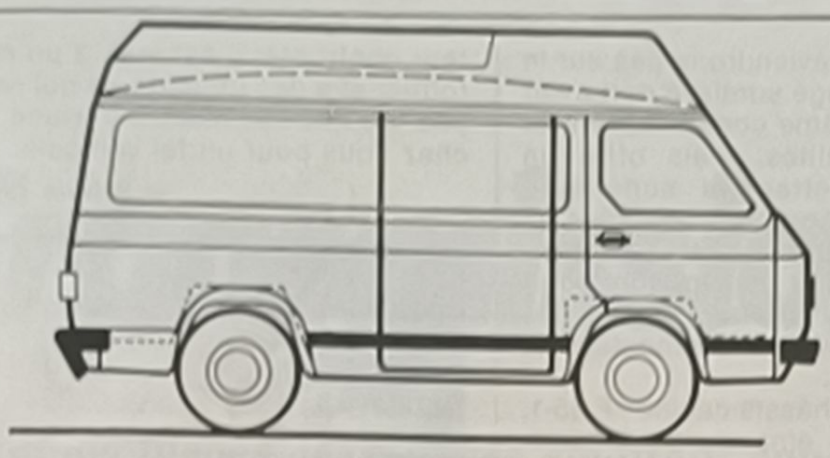
Avec sa porte latérale coulissante, l'Ebro est un petit véhicule très pratique.

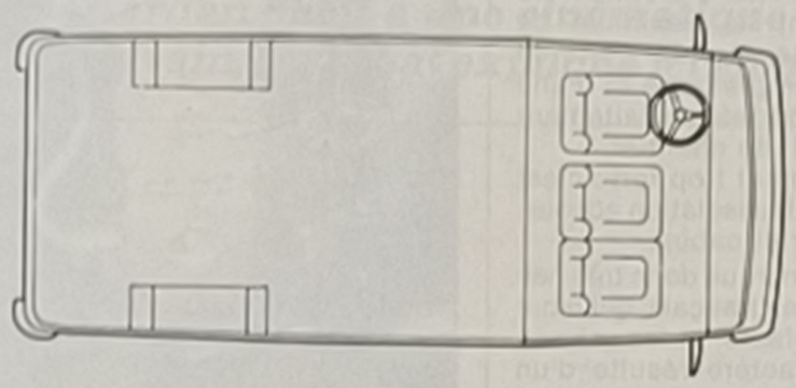
Doté d'un moteur Perkins 4 cylindres, l'Ebro F 350 est d'une vivacité assez exceptionnelle en ville, mais il dispose également de qualités routières étonnantes.

Un tuyau de remplissage trop exposé.



EBRO F 350





MOTEUR :
Perkins type 4.165 diesel à préchambres.
Quatre cylindres en ligne ; bloc fonte ; refroidissement par eau.
Axc = 92 × 101,6 mm, 2 702 cm³, compression 21/1. 11 CV fiscaux.
Puissance DIN : 65,5 ch (48 kW) à 3.600 tr/mn.
Couple DIN : 14,8 mkg (145 mN) à 2 300tr/mn.
Régime de régulation : 4 050tr/mn.

Un moteur bien meilleur que ce que ses caractéristiques peuvent laisser supposer.
Il est réputé pour sa longévité.

EMBRAYAGE :
Fraymon, monodisque à sec à commande hydraulique.

BOITE DE VITESSES :
5 rapports AV synchronisés + 1 m. AR
rapports :

1° :	5,70/1	4° :	1,35/1
2° :	3,29/1	5° :	1/1
3° :	2,06/1	M.AR :	5,07/1

Le court levier est un peu ferme, mais très maniable. Excellent étagement qui sert admirablement le moteur.

PONT ARRIERE :
Type flottant, à couple spiro-cônique rapport 4,375/1.

Un organe largement dimensionné, qui gagnerait,pour les utilisations sur chantier, à recevoir un blocage de différentiel.

ROUES et SUSPENSIONS :
Quatre roues tôle 5,00 J 15
Quatre pneus XCA 6,70 R 15 PR 10
Suspension avant par essieu rigide coudé,
Ressorts à lames et amortisseurs télescopiques.
Suspension arrière par essieu rigide,
Ressorts à lames et amortisseurs télescopiques.

Solide comme un camion, raide comme la justice...

EQUIPEMENT ELECTRIQUE :
Batterie 12 V - 125 Ah
Alternateur 420 watts
Démarreur 3 000 watts
Tout l'équipement réglementaire, plus deux projecteurs longue portée et un feu de brouillard. Eclairages intérieurs (cabine et volume utile).

Un gros moteur nécessite une grosse batterie.
Mais l'alternateur semble un peu faible.
Excellent éclairage.

DIMENSIONS INTERIEURES :

Longueur intérieure utile :	2 770 mm
Largeur intérieure utile :	1 680 mm
Largeur entre passages de roues :	1 150 mm
Hauteur intérieure utile :	1 522 mm
Surface de chargement :	4,66 m²
Volume utile :	7,100 m³

DIMENSIONS EXTERIEURES :

Empattement :	2 350 mm
Longueur :	4 500 mm
Largeur :	1 800 mm
Hauteur :	2 075 mm
Voie AV :	1 425 mm
Voie AR :	1 480 mm
Rayon de braquage h.t. :	5 500 mm

DIMENSIONS REELLES DES ACCES :

Hauteur du plancher :	630 mm
Largeur ouverture AR :	1 255 mm
Hauteur ouverture AR :	1 350 mm
Largeur ouverture latérale :	1 040 mm
Hauteur ouverture latérale :	1 250 mm

POIDS :

Poids à vide :	1 810 kg
• dont sur l'AV :	1 130 kg
• dont sur l'AR :	680 kg
Poids total en charge :	3 500 kg
• dont sur l'AV :	1 501 kg
• dont sur l'AR :	1 999 kg
Charge utile :	1 690 kg

CAPACITES :
Carburant : 67 lit. Liquide refr. : 14 lit.
Huile moteur : 8,5 lit. Lave-glace : 2 lit.

ADRESSE IMPORTATEUR :
Etablissements Richard.
46-48, rue Moxouris. B.P. 103.
Parly 2. 78153 Le Chesnay Cedex.
Tél. : (3) 955.92.92.

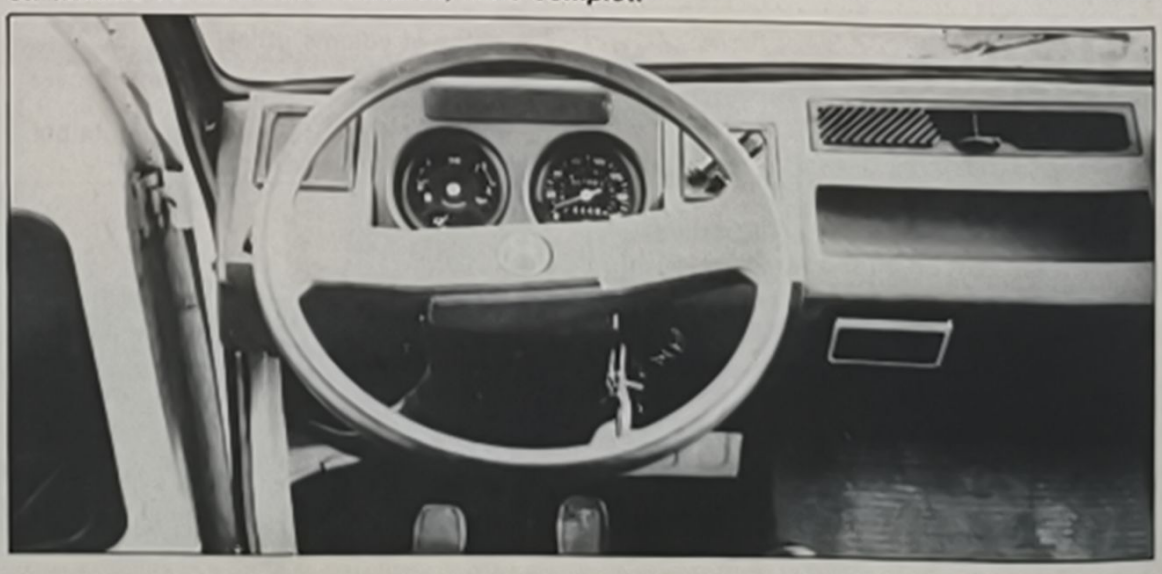
Lors de notre essai urbain, les rares intermèdes de circulation fluide nous ont laissé soupçonner que l'Ebro pouvait avoir d'autres cordes à son arc que son aptitude de porte-à-porte.
Les petits utilitaires ne sont d'ailleurs pas confinés au domaine urbain, et il est des cas où une voiture ne suffit pas, mais où un camion est trop gros et trop lent. Il faut alors prendre une camionnette, et ce n'est pas toujours drôle dans la mesure où ces engins sont souvent plutôt lymphatiques ou ennuyeux à conduire sur route.
Nous avons donc fait parcourir à notre F 350 une boucle de Paris à Paris, passant par Bourges, Lyon, les Alpes, Montélimar, Lyon, et retour par Bourges, soit 1/4 d'autoroute, 1/4 de montagne et le reste de route nationale moyenne. La pluie fut notre compagne fidèle, mais nous avons pu bénéficier, bien que ce soit la fin des retours de Pâques, d'une circulation plutôt fluide.
Pour être franc, l'Ebro nous a enthousiasmés par ses possibilités routières, avec une vitesse de pointe supérieure à 120 km/h, des accélérations étonnantes (un 1 000 m départ arrêté en moins de 48 secondes sans tirer sur la mécanique, et en faux plat montant pour tout arranger), et une tenue de route largement à la hauteur des performances.
Il est vrai que, pour exploiter cet engin, il faut conduire et s'imposer au véhicule qui saute, rue et vous secoue dès que le revêtement se gâte : on retrouve là les vertus (!!!) des suspensions (?) à essieu rigide lorsque le débattement des ressorts est insuffisant.
Mais quelle fidèlité de trajectoire (il ne faut pas se laisser impressionner par les mouvements de caisse, qu'on prend au début par des écarts), et quelle efficacité en montagne ou sur route sinueuse ! On fait bien mieux que suivre le train de la circulation : on s'en dégage, en doublant, avec une facilité déconcertante, même en côte, tant ce petits 3,5 t accélère joyeusement. La tenue en côte est au-dessus de tout soupçon, à tel point qu'on passe sur l'autoroute presque tous les sommets de côte en cinquième, quand ce n'est pas au régime de régulation...
En un mot, cet Ebro est tout simplement enragé. C'est d'ailleurs ce qu'en pensent les postérieurs du conducteur et des passagers, tellement ça saute : comme les sièges sont franchement mauvais, et que la position qu'ils procurent n'est pas idéale, les très longs parcours sont fatigants, si la route est mauvaise.

Si le petit frère F 275 nous semble un peu faiblement motorisé, avec son petit 1 760 cm³ Perkins, qui développe seulement 50 chevaux, la famille du F 350 ne comprend pas que des engins intéressants. Nous ne reviendrons pas sur le normal ; le rallongé surélevé doit avoir à peu près le même comportement et les mêmes qualités, mais offre un volume utile nettement supérieur : 10,200 m³ (donnée constructeur). Ces deux versions fourgon, outre leur fonction de transport et de livraison, pourraient faire de bons « vans » ou camping-cars moyennant le montage de meilleurs sièges.
Les versions châssis-cabine F 35-1, F 35-2, F 35-3 (3 empattements différents) passionneront probablement les professions du bâtiment, pour lesquelles cet engin semble conçu : grande robustesse du train roulant, extrême simplicité facilitant les interventions en cas de panne « in-situ », architecture classique assurant le maximum de motricité en charge, et enfin boîte de vitesse dotée d'une première et d'une marche arrière courtes parfaitement adaptées au travail de chantier.
Le bruit est également trop fort : c'est normal, il n'y a aucune isolation accoustique entre moteur et cabine.
L'Ebro F 350 se démarque donc très nettement des utilitaires français, qui n'ont pas les mêmes défauts, ni les mêmes qualités : son caractère résulte d'un choix différent de la part du constructeur confronté, il est vrai, à un réseau routier et à des utilisateurs qui ne sont pas les nôtres : mais il y a une place chez nous pour un tel véhicule.

— Sylvain Taragnat

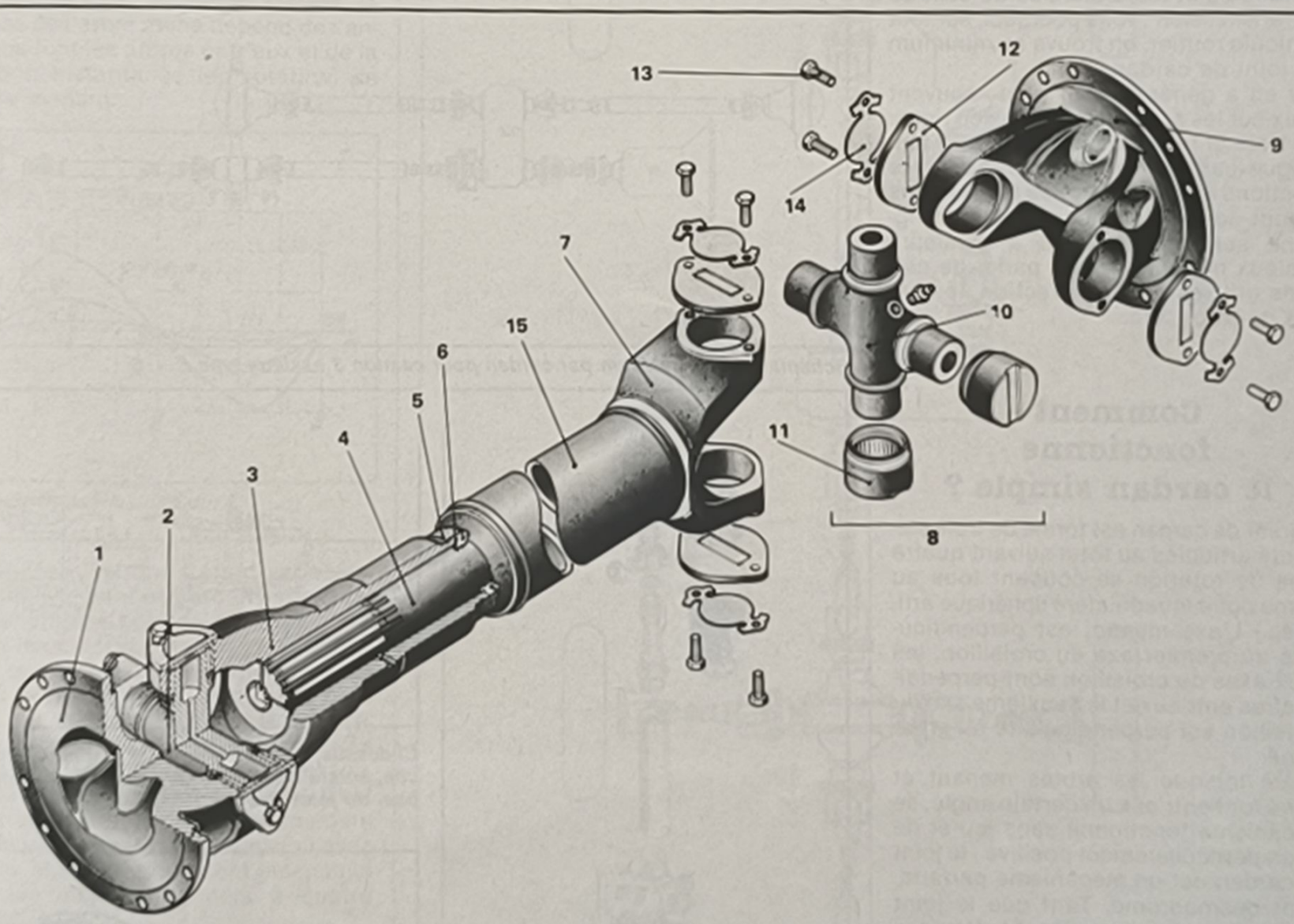
Le moteur Perkins 2702 cm³.

Un tableau de bord sans fioritures, mais complet.



Transmission à cardan

Humbles pièces crasseuses s'agitant sous les automobiles, les cardans ne sont guère aimés. Et pourtant, ce sont des pièces géniales, sans lesquelles les véhicules routiers rapides actuels n'existeraient pas. Clé de toute suspension à grand débattement, condition indispensable au développement de la traction avant, le joint de cardan obéit à une cinématique complexe que cache son apparente simplicité. Sylvain Taragnat explique ici en quoi consiste ce système de transmission.



JOINT COULISSANT
1 Mâchoire à bride
2 Bloc croisillon
3 Mâchoire à coulisse
4 Embout coulissant
5 Chapeau de fermeture
6 Joint caoutchouc

JOINT FIXE
7 Mâchoire bout mâle
8 Bloc croisillon
9 Mâchoire à bride

BLOC CROISILLON
10 Croisillon

11 Coussinet
12 Plaquette
13 Vis
14 Frein à vis
15 Le joint coulissant et le joint fixe sont liés par un tube soudé.

Pourquoi des transmissions à cardan ?

A l'origine, les automobilistes possédaient un essieu moteur fixé de façon quasi rigide au châssis et entraîné par chaîne (comme un Kart...). Sur les camions ce système de transmission a même largement survécu à la seconde guerre mondiale ! Cette chaîne présentait bien des inconvénients pour un tel usage : fragilité, usure rapide, chocs, bruits, etc. et ne permettait que difficilement la suspension de l'essieu moteur.

Le cardan, lui, tolère mieux les déplacements relatifs des organes menant et menés puisque, combiné à un arbre coulissant, il admet que varient à la fois les angles et les distances au sein de la transmission : voilà pourquoi, sur tout véhicule routier, on trouve au minimum un joint de cardan.

Il y en a généralement plus : souvent deux sur les propulsions à essieu rigide ou trois si la transmission est un peu longue (cas des camions), quatre sur les tractions avant, six sur les propulsions à pont suspendu et de six à une vingtaine sur les véhicules à plusieurs essieux moteurs... sans parler de cardans utilisés pour la direction, les prises de force, etc.

Comment fonctionne le cardan simple ?

Le joint de cardan est formé de trois éléments articulés au total suivant quatre axes de rotation se coupant tous au même point (quadrilatère sphérique articulé...) L'axe menant est perpendiculaire au premier axe du croisillon, les deux axes du croisillon sont perpendiculaires entr'eux et le deuxième axe du croisillon est perpendiculaire à l'arbre mené.

Même lorsque les arbres menant et mené font entr'eux un certain angle, ce mécanisme fonctionne sans jeu et de façon particulièrement positive : le joint de cardan est un mécanisme parfaitement desmodrome. Tant que le joint n'est pas plié au point d'enchevêtrer ses fourches — ce qui provoque le coincement — toute rotation de l'arbre menant est transmise à l'arbre mené.

Il existe de nombreuses variantes de ce mécanisme : on peut citer le joint à billes, le joint à galets, le joint tripode, etc. : si la forme varie au point que ces joints paraissent entièrement différents, le principe de base reste pourtant immuable.

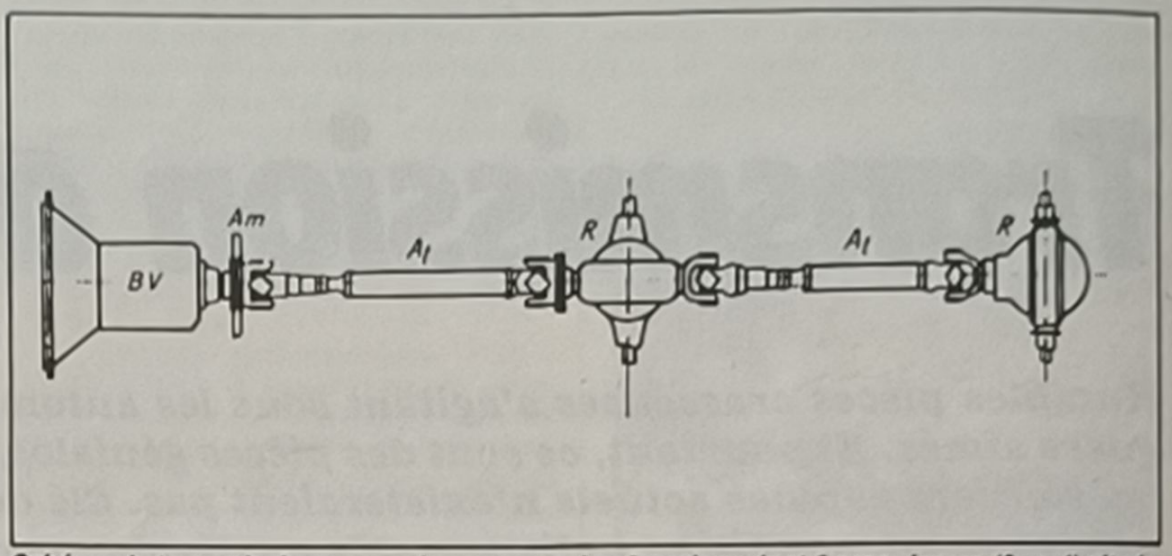


Schéma de transmission par cardan pour camion 3 essieux dont 2 propulseurs (6 × 4) situés à l'arrière du châssis.

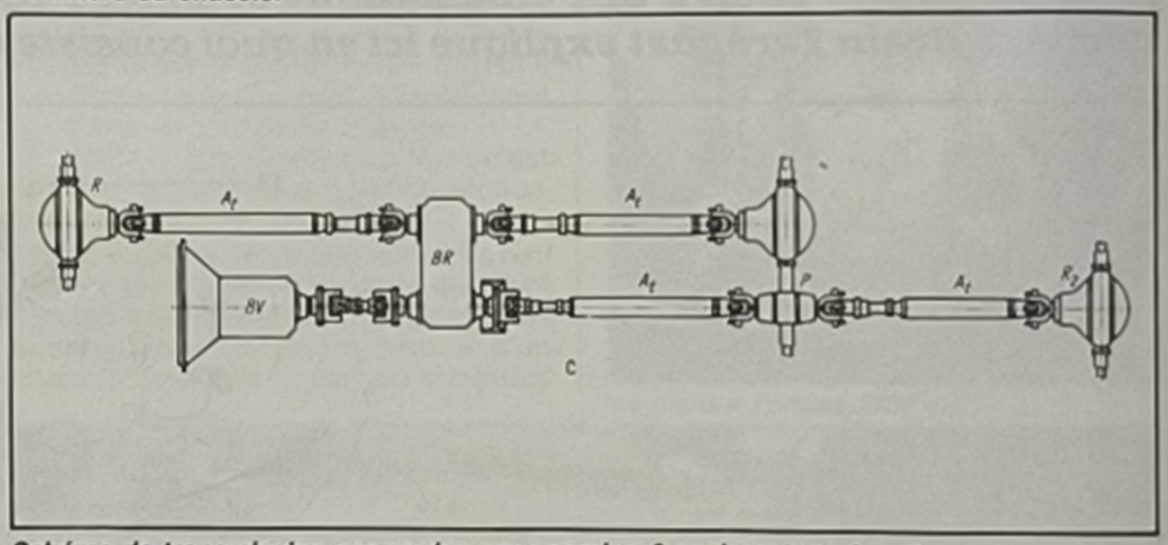
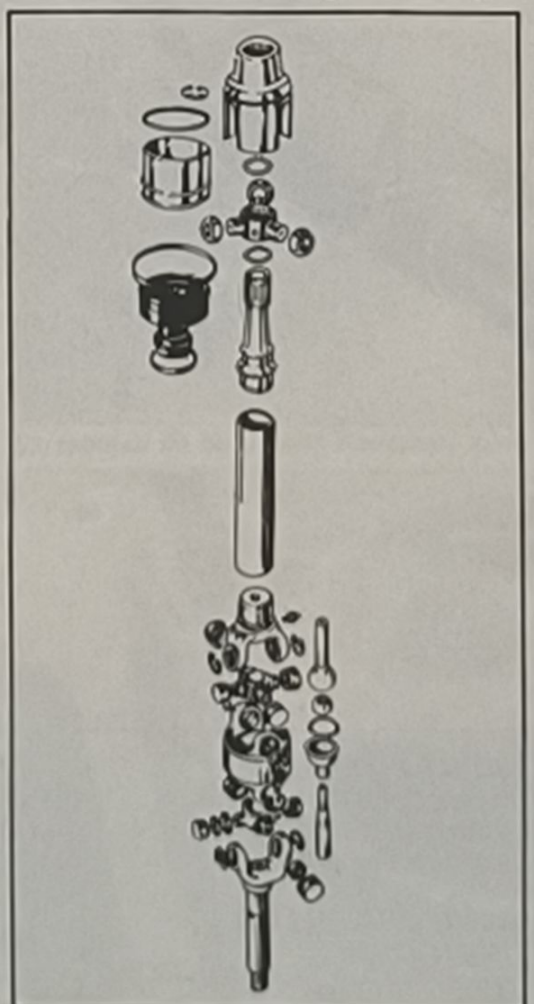
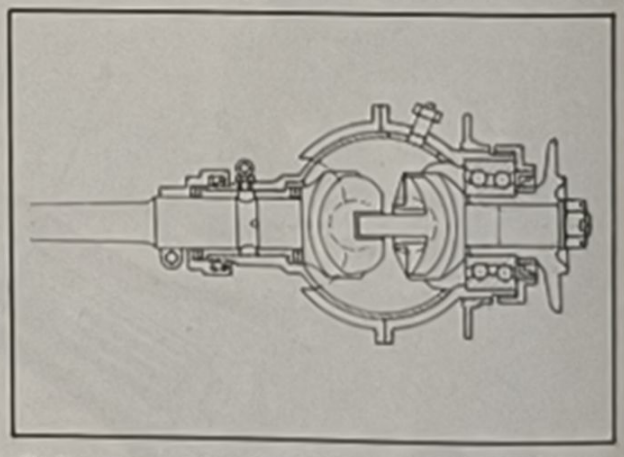
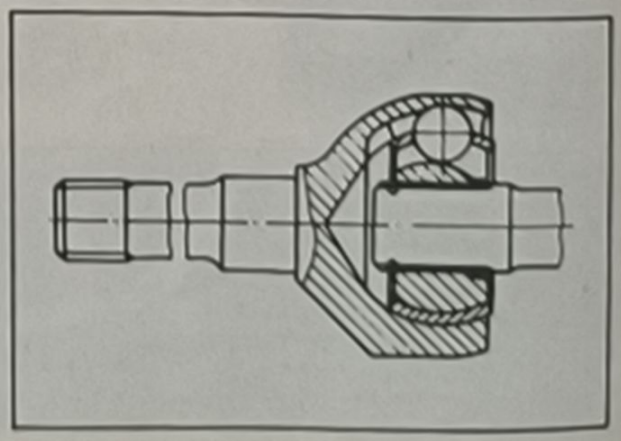


Schéma de transmission par cardan pour camion 3 essieux type 6 × 6.



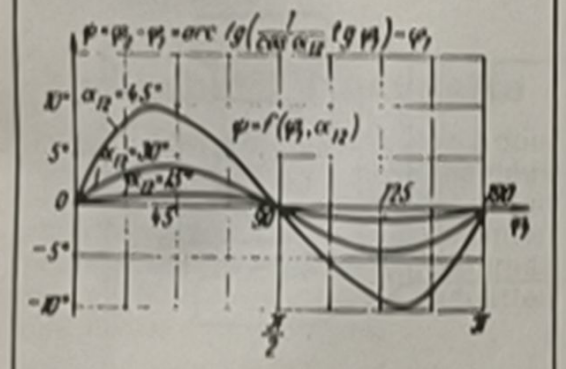


Ci-dessus, schéma d'un joint Tracta. A gauche, éclaté d'un arbre de transmission. En-bas, un joint Rzeppa.



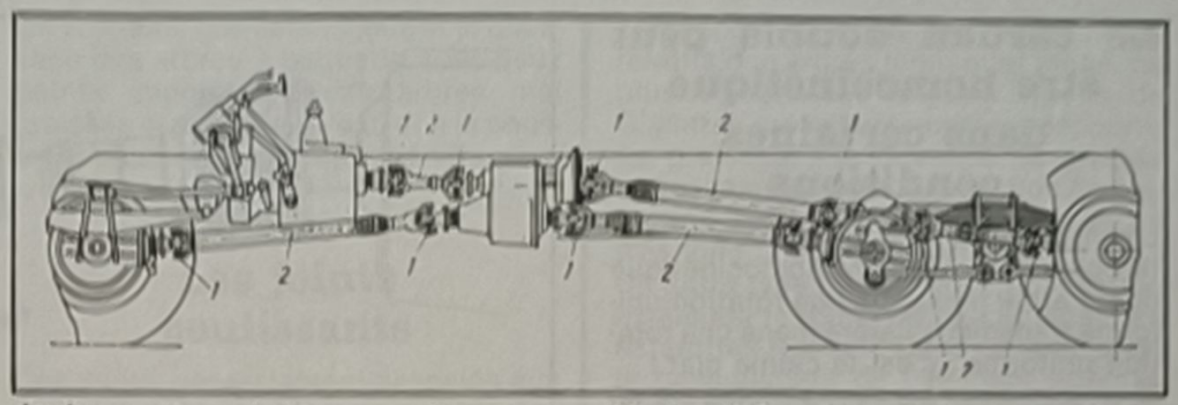
Le cardan simple est hétérocinétique

Lorsque les deux arbres sont exactement dans le prolongement l'un de l'autre, il est évident que si l'arbre menant tourne d'un certain angle, l'arbre mené tourne d'un angle strictement égal : 15 degrés pour 15 degrés, un tour pour un tour (ce sont des pièces de mécanique, pas des scoubidous !).
Maintenant, si les arbres font entr'eux un certain angle, un tour de l'arbre menant fera bien faire un tour à l'arbre mené ; mais, pendant ce tour, il se passe des choses troubles : par moment, l'arbre mené est en retard, puis il prend de l'avance, etc.
Si l'arbre tourne à vitesse constante, l'arbre mené ralentit, accélère, ralentit, accélère... Seules les vitesses moyennes sont égales. A chaque instant, la vitesse de l'arbre mené dépend de l'angle que font les arbres entr'eux et de la position instantanée (en rotation) de l'arbre menant.

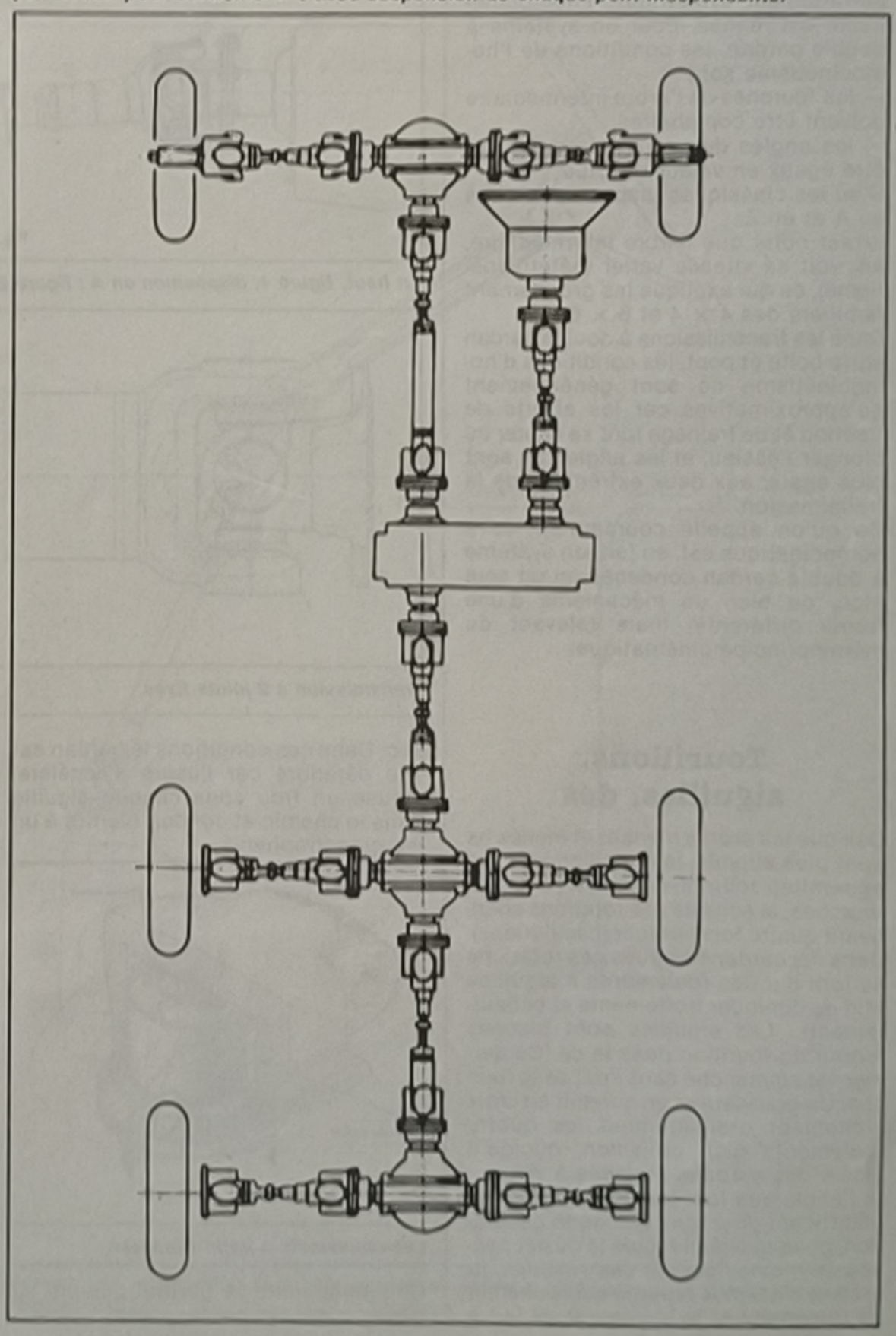


La loi de transmission : dur !

Les vitesses relatives étant variables, on dit que le joint de cardan simple est un mécanisme hétérocinétique.
Cet hétérocinétique se fait particulièrement sentir dans les véhicules dont les roues avant motrices sont mues côte fusée par des cardans simples : les irrégularités du mouvement, croissant très vite avec l'angle de braquage, se ressentent parfois violemment au volant. Il est important de retenir que l'hétérocinétique du joint de cardan simple croît avec l'angle, et est pratiquement insensible pour les angles inférieurs à quatre degrés.
Les efforts vibratoires et torsionnels que cause l'hétérocinétique du joint de cardan croissent très vite avec la vitesse ; cependant, si la fréquence propre du système transmission-autres organes est suffisamment faible, on peut, la vitesse augmentant au-delà d'un certain seuil, se retrouver en régime hyper critique et bénéficier d'un certain calme...



Au-dessus, transmission par cardan pour 6 × 6 à géométrie variable. En-bas, transmission par cardan pour camion 6 × 6 avec suspension de chaque pont indépendante.



Le cardan double peut être homocinétique dans certaines conditions

L'homocinétique est le contraire de l'hétérocinétique. Un joint homocinétique dont l'arbre menant a une rotation uniforme transmet à l'arbre mené une rotation uniforme : c'est le calme plat !
Si on joint deux cardans simples par un arbre intermédiaire, et si le montage est parfaitement symétrique, l'homocinétisme est réalisé. Pour un système à double cardan, les conditions de l'homocinétisme sont :
— les fourches de l'arbre intermédiaire doivent être coplanaires.
— les angles des deux joints doivent être égaux en valeur absolue.
D'où les classiques dispositions dites en A et en Z :
Il faut noter que l'arbre intermédiaire, lui, voit sa vitesse varier (hététocinétisme), ce qui explique les grondement familiers des 4 × 4 et 6 × 6.
Dans les transmissions à double cardan entre boîte et pont, les conditions d'homocinétisme ne sont généralement qu'approximatives car les efforts de traction et de freinage font se cabrer ou plonger l'essieu, et les angles ne sont plus égaux aux deux extrémités de la transmission.
Ce qu'on appelle couramment joint homocinétique est, en fait, un système à double cardan condensé en un seul bloc, ou bien un mécanisme d'une forme différente, mais relevant du même principe cinématique.

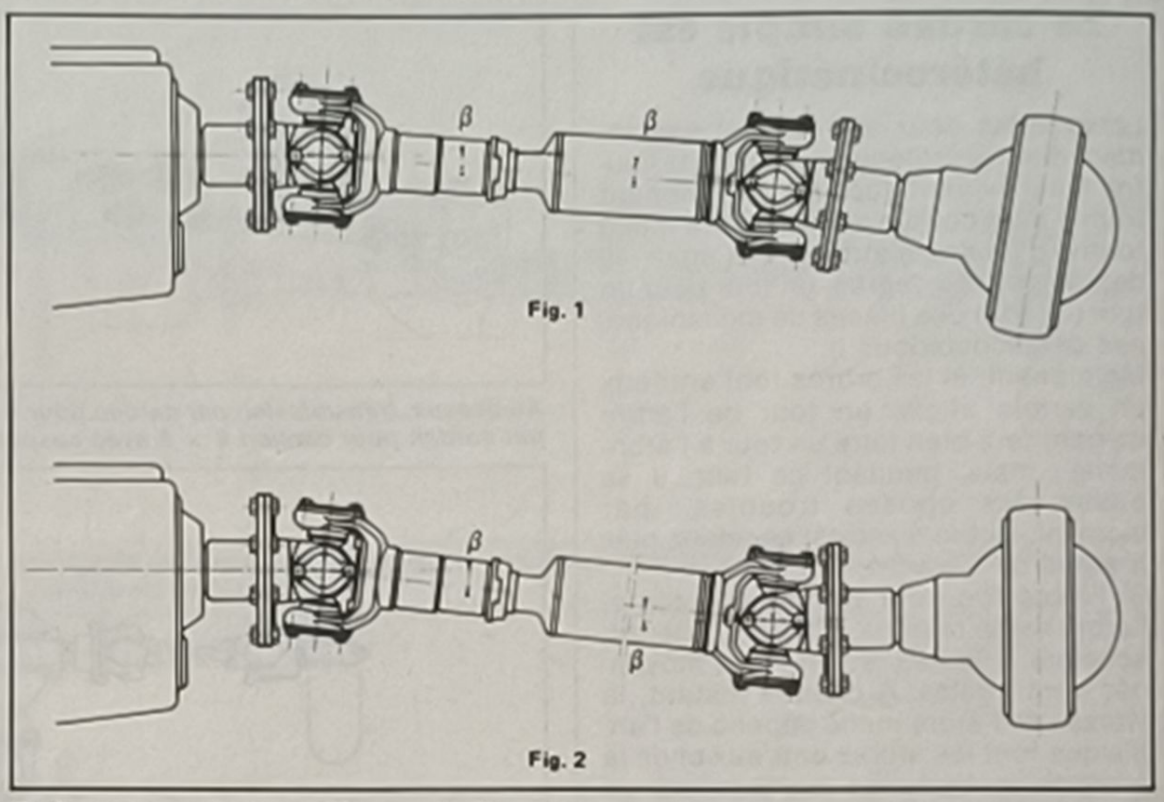
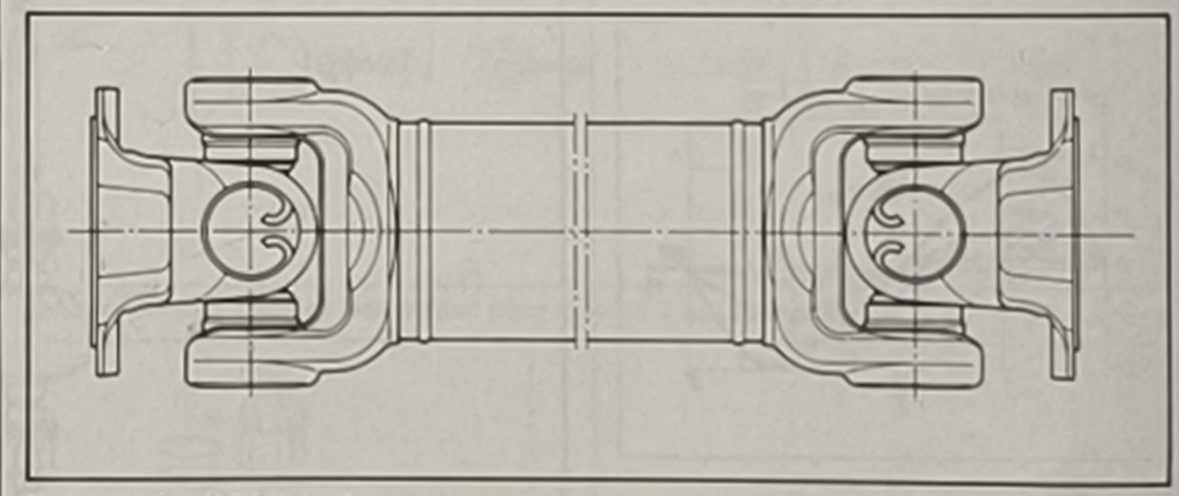


Fig. 1

Fig. 2

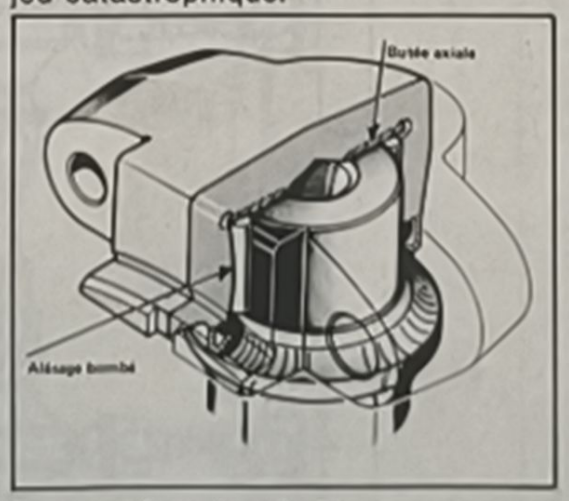
En haut, figure 1, disposition en A ; figure 2, disposition en Z.



Transmission à 2 joints fixes.

Tourillons, aiguilles, dés

Dès que les arbres menant et menés ne sont plus alignés, le croisillon voit ses extrémités tourner dans les yeux des fourches, le sens de ces rotations changeant quatre fois par tour (oscillations). Dans les cardans évolués ces rotations se font sur des roulements à aiguilles afin de diminuer frottements et échauffements. Les aiguilles sont placées autour du tourillon dans le dé. Ce dernier est emmanché dans l'œil de la fourche. Un graisseur et un conduit en croix alimentent ordinairement les quatre roulements d'un croisillon, quoiqu'il existe des cardans graissés à vide.
Si l'angle que font les deux arbres est insuffisant pour que, à chaque oscillation, chaque aiguille roule là où est passée au moins l'une de ses voisines, la graisse n'est plus répartie sur le chemin de roulement et le roulement se fait à sec. Dans ces conditions le cardan est vite détérioré car l'usure s'accélère, creuse un trou sous chaque aiguille dans le chemin et conduit bientôt à un jeu catastrophique.

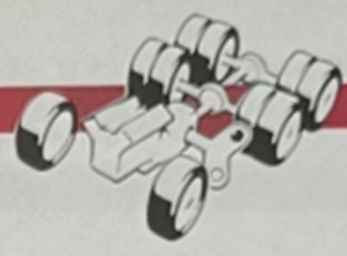


Les coussinets à patin Glaenzer.

Chaque aiguille ne portant que par sa génératrice, les cardans sont vulnérables aux à-coups. En effet, si ceux-ci sont tels que la pression des aiguilles sur leur portée dépasse la limite élastique du métal, la portée cède, se creuse et le roulement est très vite hors de combat !
Sachez enfin qu'il ne faut pas employer de graisses graphitées pour lubrifier les roulements à aiguille (et donc les cardans) : le graphite lubrifie tellement bien les portées qu'il les transforme en patinoire sur lesquelles les aiguilles glissent au lieu de rouler : un méplat se forme à la longue sur les aiguilles et il se produit un jeu qui provoque alors une destruction rapide du roulement.

Couple, angle, vitesse

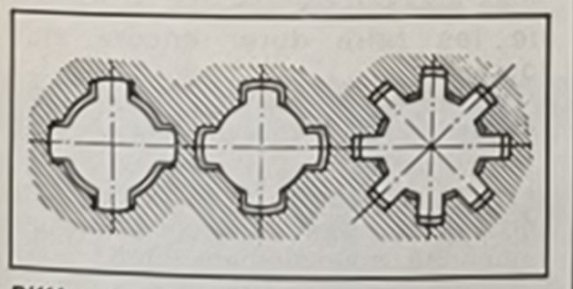
Le couple maximum que puisse transmettre un cardan est celui qui correspond à la limite élastique du métal des portées et des aiguilles : il ne faut pas planter celles-ci dans les tourillons !



On a défini ainsi le couple élastique maximum ; mais dès que le cardan tourne, les aiguilles montent et il faut considérer le couple maximum admissible en fonction de l'angle et du régime.
Plus l'effort est grand, plus le roulement s'use vite et dégage de la chaleur. Plus la vitesse augmente et plus le roulement s'use vite et dégage de la chaleur : ce sont là des lois communes à tous les roulements et applicables à ceux des cardans.
D'autre part, pour une vitesse et un couple donnés, l'usure et l'échauffement croissent avec l'angle que font les arbres entr'eux. A effort égal et pour des angles modérés, on peut dire que la durée de vie du cardan dépend du produit de l'angle par la vitesse de rotation. On comprend mieux pourquoi les cardans s'usent si vite lorsqu'on roule à vitesse élevée avec une CX ou une GS en vitesse haute !
Enfin, dans les systèmes à double cardan, l'hétérocinétisme de l'arbre intermédiaire croît avec l'angle, et la vitesse maximale admissible décroît quand l'angle augmente.

Les arbres à baguette

Lorsque, dans une transmission à double cardan, la distance entre les deux joints est variable, l'allongement se fait généralement au niveau de l'arbre intermédiaire qui se munit de cannelures. Sauf exception, les arbres à baguettes sont munis de graisseurs.



Différents arbres à baguette.

Malgré la qualité de leur fabrication, ces arbres sont, comme tous les systèmes coulissants, particulièrement vulnérables aux chocs : ils prennent alors du jeu, le contact entre leurs éléments ne se fait plus par des lignes ou des portions de surface, mais par des points, et les jeux deviennent très vite catastrophiques. Les arbres à baguette sont d'autant plus sujets à ce genre d'avarie qu'ils ont plus de course.
L'arbre usé ne se tenant plus droit, il possède alors un balourd et peut casser à haut régime si les forces d'inertie ainsi générées sont suffisantes. Les conséquences d'une telle rupture en vitesse, survenant en plein milieu de l'arbre, sont formidables.

On voit donc que l'étanchéité et le graissage des arbres à baguette sont deux points importants : des arbres mal graissés et exposés à l'eau et à la poussière s'usent beaucoup plus vite.

Les joints coulissants

Ces joints, généralement associés aux roues avant motrices des véhicules légers, assurent par construction la compensation axiale des mouvements relatifs des arbres menant et mené. Le plus célèbre est le joint tripode de Glaenzer, qui est couramment dépourvu de graisseur : la quantité de graisse emmagasinée dans le manchon de protection suffit largement à assurer un très long usage sans entretien.
Un autre type de joint à compensation axiale est le joint R.B. qui équipait les estafettes Renault. Dans ce joint, c'est le basculement de l'élément intermédiaire qui absorbe les différences de longueur.

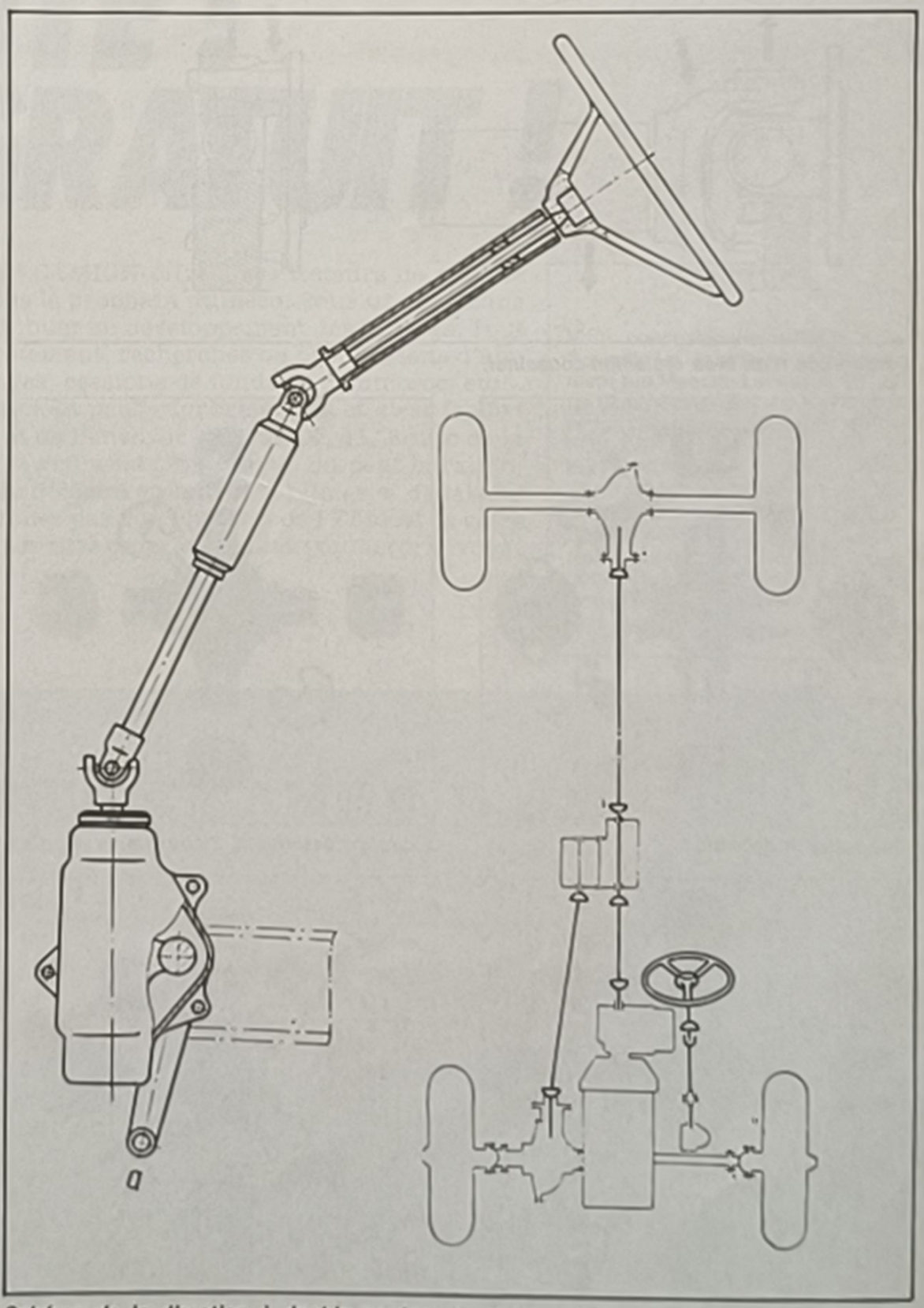
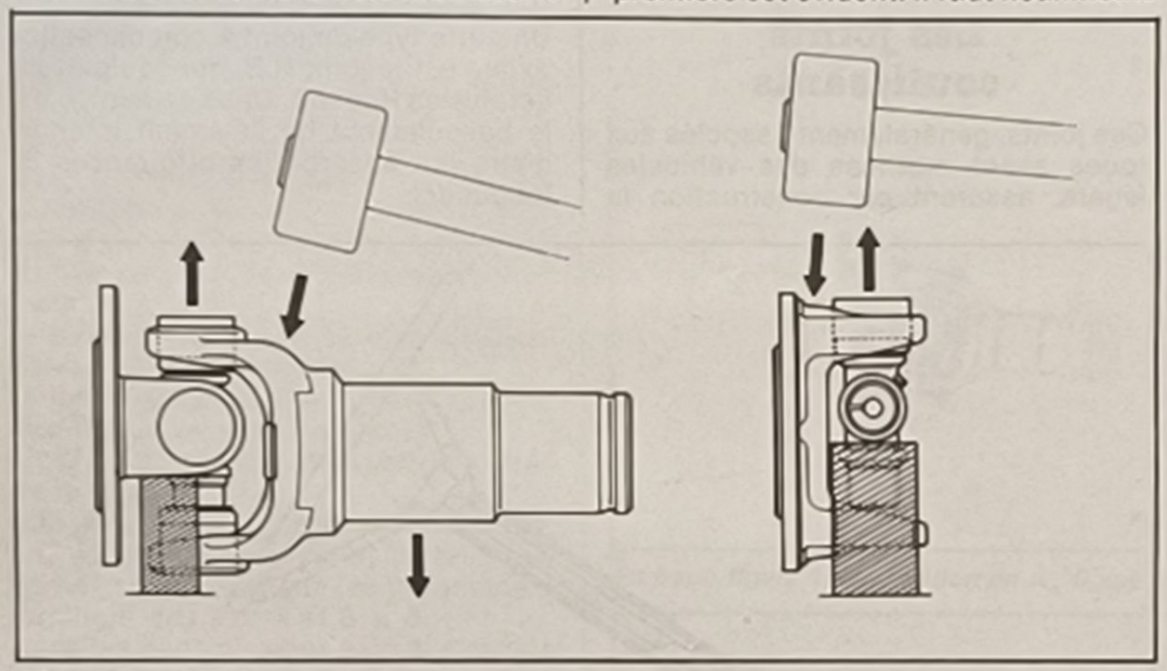


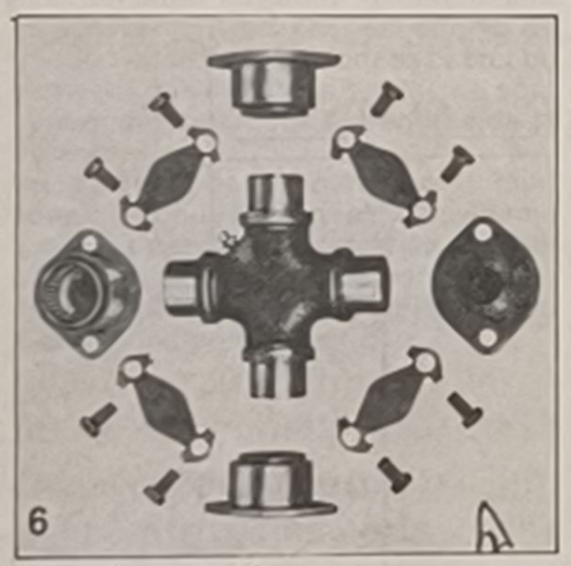
Schéma de la direction à double cardan et schéma cinématique, à droite, du camion roumain S.R.

Démontage du joint à croisillon

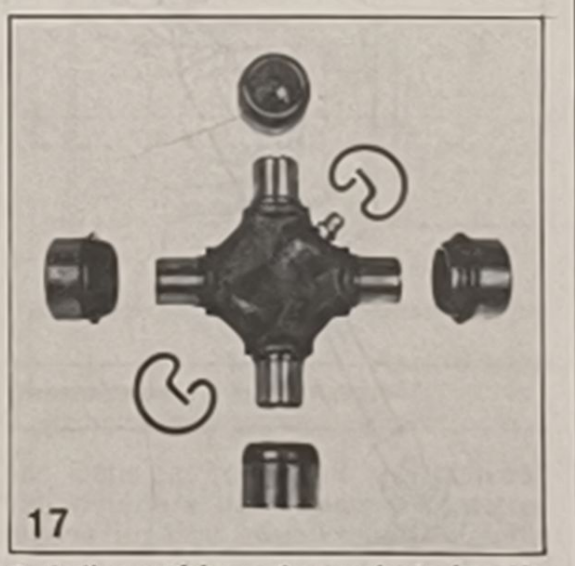
Il s'agit du joint le plus courant, qui équipe la quasi-totalité des véhicules à moteur avant - roues arrière motrices. Il en existe trois formes :
— à étriers (U-bolts)
— à chapeaux vissés
— à emmanchement
Le démontage et le remontage des deux premiers est évident: il faut néanmoins faire très attention, lors du serrage des étriers des joints qui en sont munis, de ne pas déformer les dés : ce serait l'occasion, au bout de quelques kilomètres, d'un feu d'artifice de cardan fondu. Le démontage des joints à emmanchement (les plus répandus) est nettement plus délicat :
1 - enlever les clips avec la pince ad-hoc
2 - avec un marteau, taper sur le gras de la fourche de façon parallèle à l'axe encours de démontage.
3 - en principe le dé sort lentement : procéder ainsi pour chaque fourche.
Le remontage nécessite une grande propreté : il faut aussi un jet de bronze. Avec du soin et de la patience, tout se passe bien : sinon ça casse ou ça s'use prématurément.
Lorsqu'on dépose une transmission afin de la démonter, il est très important de marquer par un trait en longueur les génératrices de l'arbre de part et d'autre du système coulissant : cette précaution permettra de remonter les pièces de telle façon que l'homocinétisme soit préservé.



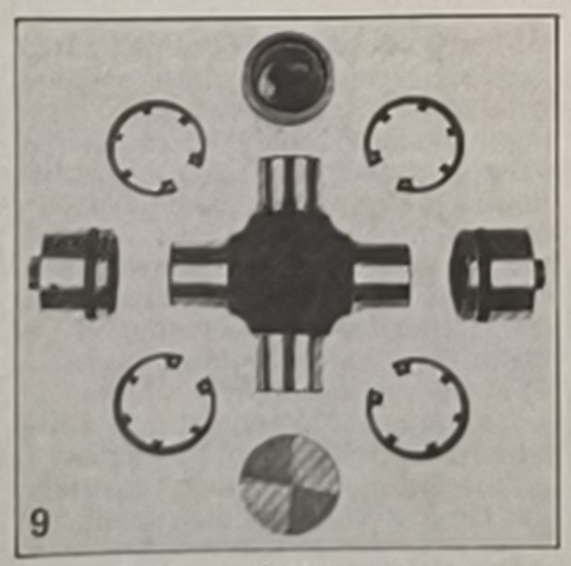
Démontage d'un bloc croisillon-coussinet.



Plaquettes monobloc.



2 circlips extérieurs, 2 coussinets épaulés.



Vis sur fond coussinet.

Plaquettes triangulaires.

Prévenir vaut mieux que guérir

Les joints de cardan sont des pièces extrêmement robustes si on veut bien considérer leur taille et la ramener aux efforts qu'ils transmettent. Comme on l'a vu plus haut, ils sont cependant sujets aux pannes et à l'usure ; quelques précautions simples permettent de les faire durer encore plus longtemps :
— pas de survitesse aux grands angles
— pas d'à-coups (avec l'embrayage en particulier)
— si le véhicule a plusieurs essieux moteurs, ne pas les enclencher sans nécessité, spécialement quand le sol est fortement adhérent. S'il existe un différentiel interpont, le laisser libre : il éliminera les tensions captives.
— les mouvements excessifs de la boîte et du pont fatiguent les cardans, il faut donc surveiller de près la fixation de ces organes et poser éventuellement des bielles de réaction sur les ponts qui en sont démunis.
Enfin, il est bon de rappeler que le graissage fréquent des transmissions, surtout sur les engins de chantier et ceux qui vont vite, prévient la majeure partie des avaries soudaines, laissant le temps à l'atelier de découvrir l'usure normale avant qu'elle soit catastrophique.
On a... les cardans qu'on mérite, n'est-ce pas ?

— Sylvain Taragnat

PETITES ANNONCES

OFFREZ-VOUS UNE PETITE ANNONCE GRATUITE ! C'EST GRATUIT !

C'est gratuit et ça peut rapporter gros ! CAMION offre à ses lecteurs de publier gratuitement leurs petites annonces, dès le prochain numéro. Pour un magazine comme le nôtre, c'est une façon de contribuer au développement des affaires. Tout est bon : ventes, achats, occasions, affrêtement, recherches ou propositions d'emploi, accessoires, pièces, locaux, échanges, cessions de fonds de commerce, etc... Offrez-vous une petite annonce gratuite ! Ça peut rapporter gros et c'est facile ! Il suffit de remplir la grille ci-dessous et de l'envoyer à CAMION, 41, Route de la Reine, 92100 Boulogne-Billancourt. Si la grille est trop courte, on peut la rallonger (10 lignes maximum). N'oubliez pas d'écrire en lettres capitales et de laisser un espace blanc entre chaque mot. N'oubliez pas non plus le code PTT local de votre numéro de téléphone. Et surtout, pour paraître dans le prochain numéro, envoyez votre annonce avant le 15 du mois.

VIPE, concessionnaire BEDFORD, 3, rue de La Courneuve (prolongement rue Maurice-Lachatre), 93120 La Courneuve - Tél. (1) 838.00.10, vends véhicules d'occasion : BEDFORD, ER T4 frigo hayon 1 500 kg, EJN 3 10160 PTAC plateau 76 et 73, Tracteur EXXB 38 tonnes 78, SAVIEM SM 6 plateau 73, SAVIEM SM 8 plateau 76, pièces d'occasion tous modèles Bedford, pont complet Eaton 2 vitesses type porteur.

BON DE COMMANDE D'UNE PETITE ANNONCE GRATUITE

à adresser à Camion, 41, Route de la Reine, 92100 Boulogne

Pourquoi pas une nouvelle dans Camion ? Voici celle de Michel Leblanc, de RTL.

Rêtro Magot

Sur les pistes de Turquie, le couvert n'avait jamais été mis pour lui.

Pourtant, depuis des années, il y pensait très fort.

Partir, partir au volant du camion, accepter l'aventure sur les routes du Moyen-Orient, livrer des caisses en Iran, crever de chaud dans le désert.

On l'appelait « Ventilo », sans doute à cause de ses origines italiennes, mais surtout parce qu'il avait réparé le ventilateur de Monsieur Marcel en moins de sept minutes.

Depuis ce jour, au garage, tous les autres mécanos l'avaient baptisé « Ventilo ».

En fait, son vrai non, c'était Dinamo, comme le club.

Paulo Dinamo, un rêveur, n'ayant qu'une pensée, celle de devenir transporteur, comme son père, napolitain et déménageur.

Depuis cinq ans déjà, il révait.

Rêvait et économisait.

Acheter un camion, débuter, crapahuter, transporter n'importe quoi, mais bouger, livrer, voyager, naviguer dans sa propre liberté.

Au garage, l'huile de vidange prenait les couleurs d'Arabie, la sciure de bois devenait sable chaud, marqué par les sillons des pneus du côté d'El Goléa ou Hammamet.

Il lui était même arrivé de revenir à l'atelier la nuit pour dormir dans la cabine d'un tracteur en réparation. Il s'imaginait épuisé, arrêté sur un parking avant quelque frontière, porte entr'ouverte sur une route étrangère.

D'après ses calculs, il lui fallait attendre encore trois ans, trouver une bonne occasion, prendre un crédit sur 10 ans et passer la première vitesse. Fini le garage, les réparations pour les autres, ceux qui tournent, qui roulent, qui rapportent une cabine pleine d'odeurs de voyage et qu'il faut soigner, opérer sans anesthésie, rafistoler sans merci, et puis voir repartir sans espoir d'accompagnement, les pieds collés au béton, le corps déçu enfermé dans la salopette des oubliés.

Impressionné et marqué par Bécaud, il chantait sans cesse : « Tu l'auras ton camion blanc ».

Pourtant, il se foutait pas mal de la couleur.

En une matinée, il pourrait le repeindre. En plus des économies, il avait déjà

acheté des accessoires, tellement sûr de voir son rêve se concrétiser.

A deux cents mètres sur le boulevard, à droite du garage où il travaillait avec cinq autres mécanos, s'était installé un magasin d'accessoires pour motos, autos et camions.

Chaque jour, depuis des mois, il léchait la vitrine en revenant de chez Jeannette, le bistrot où il déjeunait en moins d'une heure avec les copains. C'était son dessert à lui.

Un bref calcul lui avait fait comprendre qu'en se privant, il pouvait s'acheter du matériel tous les deux mois.

Les accessoires étaient bien empaquetés, rangés dans son studio, attendant sagement l'achat du bahut.

Au lieu de manger 50 roqueforts, il s'était payé un pare-soleil.

Pour quinze flans, vingt-cinq tartes et seize camemberts, un autoradio.

Pour trente-quatre crèmes caramel, cent vingt-six fruits et trente-trois glaces, une trompe italienne, avertisseur sonore capable de réveiller tous les morts de la Mafia ou de guider Eric Tabarly en pleine tempête.

Au début, ses copains s'étaient moqués.

Bêtement !

Par la suite, ils avaient compris, s'apercevant bien vite qu'ils n'avaient aucun droit sur le destin, ne pouvant risquer une interruption volontaire d'illusion.

Les autres étaient encore à table. Ventilo les avait laissés commander leurs « sucreries », puis il était allé se planter devant la vitrine.

Depuis quinze jours, son dessert avait la forme d'un rétroviseur.

Une bête magnifique, couchée sur le côté, offerte et raleuse comme une chienne.

Il n'avait rien contre les animaux.

D'ailleurs, ce n'était pas à cela qu'il pensait.

Placé au beau milieu de la vitrine, entre un chronomètre de Rallye et une jante en alu, brillant sous le soleil, le rétro attendait, calmement, tout en réfléchissant.

Ventilo savait déjà qu'il lui était destiné.

Chaque jour, à la même heure, il s'arrêtait devant lui et la nuit, il le voyait, relevé à la verticale, avec sur le miroir, la route qui défilait, à l'envers, comme dans la vie quand on meurt.

Avec les desserts de Février, de Mars et ceux d'Avril, dans quinze jours, il pourrait se l'offrir.

Ventilo n'avait d'yeux que pour lui.

Chimène et chimères réunies, grande surface du rêve.

Il se penchait un peu pour en comprendre tous les effets, le juger, le jauger, l'apprivoiser, le faire sien.

Lorsqu'il se plaçait au milieu, bien au milieu, il voyait la fenêtre de l'immeuble, de l'autre côté du Boulevard, dans son dos, au 1er étage.

Une fenêtre ouverte, laissant s'infiltrer l'air tiède de ce début de printemps, son vingt-sixième à lui ; un anniversaire qu'il devrait fêter ces jours-ci avec les amis mécanos.

Ventilo était fasciné par la qualité du rétro, il pouvait même discerner tout ce qui se passait dans la pièce. Un coffre ouvert, un homme aux cheveux blancs y prenait des liasses de billets, les plaçait dans une malette, et un autre, plus jeune, emportait la malette.

Ventilo se retourna d'un coup. Le rétro ne mentait pas, mais sous cet angle il ne pouvait voir l'intérieur de l'appartement.

Seule l'image réfléchie lui racontait la vérité.

Le rétro, c'était la télé, le ciné, en plus petit et un peu couché.

Le rétro, c'était sous un bon angle, l'idéal pour observer sans se faire remarquer.

Le rétro, c'était, peut-être, trois ans de gagné pour le camion.

L'idée ne germa pas tout de suite dans le cerveau de Ventilo.

Il n'y pensa que trois jours plus tard, lorsqu'il constata qu'à chaque passage, chaque jour à la même heure, il assistait à la même scène.

Il calcula même, grâce à son chronomètre à quartz, que l'homme — qu'il pensait être un convoyeur de fonds— mettait vingt-deux secondes pour descendre l'escalier et sortir dans la rue.

Durant plusieurs jours, toujours sans prendre de dessert — non plus pour économiser mais respecter l'horaire — il se plaçait devant le magasin, cherchant le bon angle, le dos tourné à l'immeuble.

Placé comme il l'était, personne ne pouvait imaginer qu'il était aux aguets.

Il lui suffirait de calculer chaque geste, de traverser le boulevard et de pénétrer sous la porte cochère à la vingt- deuxième seconde, d'assommer l'homme dans la pénombre de la voûte, de marcher tranquillement jusqu'au garage et de cacher la malette dans son placard à vêtements.

Grâce au rétroviseur, il pourrait régler son opération au millième de seconde, et ainsi ne jamais être reconnu par le convoyeur de fonds.

Il décida de tenter le coup le lendemain.

Il arriva plus tôt que les autres jours, furieux contre lui-même, car il s'était juré d'être tout à fait naturel.

La matinée se passa normalement. Malgré sa nervosité, il travailla sur la boîte d'un Iveco tout rouge, celui d'un boucher en gros.

D'un geste rapide, il dissimula l'une des clefs de sa boîte à outils sous sa combinaison.

Bien tenue dans la main, elle deviendrait une arme très efficace.

Il fit aussi très attention à ne pas marcher dans de l'huile, du fuel ou de la graisse pour ne pas laisser de traces sous la voûte.

A midi, il retira calmement sa salopette, se donna un coup de peigne.

Ses copains l'attendaient déjà.

Il mangea sans appétit, mais se força pour ne pas attirer l'attention.

Pas de fromage, pas de dessert, comme d'habitude.

Il s'obligea à marcher doucement pour ne pas avoir à attendre et se paya même le culot de s'arrêter devant la vitrine d'un coutelier qui vendait des bombes anti-agression.

Lorsqu'il aurait son camion, il en achèterait une. Avec tout ce qui se passe maintenant, il faut être prudent !

L'autre vitrine, celle du rétroviseur, n'était qu'à vingt mètres.

Coup d'œil sur sa montre, trente secondes pour les parcourir, se placer bien en face du rétro, et puis encore vingt-deux secondes à partir du moment où l'homme aux cheveux blancs refermerait la porte du coffre.

Ventilo était prêt, il plaça son corps dans la position idéale, baissa les yeux pour retrouver le bon angle.

Le rétro avait disparu !

Plus de rétro, il avait été remplacé par une paire de gants de conduite, ridicule avec ses doigts coupés.

Il se retourna brusquement, en sueur.

Sans le rétro, il ne pouvait apercevoir l'intérieur de la pièce.

Plus d'image, plus d'argent !

Le camion s'éloigna sur le macadam de ses rêves insensés.

Les mains enfoncées dans les poches, il regagna le garage, sans même remarquer l'homme à la malette montant dans une voiture.

Le contremaître se tenait devant la porte.

— Le Patron t'attend dans son bureau.

C'était un piège, il avait été repéré, les flics l'attendaient.

Il jeta la clef dans un bidon vide. Inutile de fuir, s'ils l'avaient surveillé depuis des jours, ils savaient tout de lui.

En ouvrant la porte du bureau, il entendit une détonation, ce n'était qu'un bouchon de champagne.

Le patron et les mécanos étaient réunis dans le bureau.

« Bon anniversaire, Ventilo ».

Ils lui tendirent un paquet.

Quel beau cadeau ! Un si beau rétro !

— Michel Leblanc

ENQUÊTE

39 heures, et après ?

Que penser de la nouvelle règlementation relative aux 39 heures dans le domaine des transports routiers ? Nicolas Fichot a interviewé plusieurs responsables d'entreprises. Ils répondent. Et certains ont peur de devoir fermer leur porte.

« L'État définit la réglementation sociale applicable aux transports », dixit l'article 9 de la loi d'orientation des transports intérieurs. C'est sur la base de cet article qu'il a pu imposer, le 1er mars dernier, l'application du décret social des 50 heures dans le secteur des transports routiers.

« Scandaleux » ont dit les uns, « inapplicable » ont dit les autres, pendant que certains se frottaient les mains, dissimulant mal un petit sourire de satisfaction. Mais qu'en est-il exactement, un mois après l'application de cette réforme sociale ?

Pour essayer de le savoir, nous avons interrogé trois responsables de petite et moyennes entreprises, soit spécialisées dans le « long cars », soit travaillant sur de courtes distances.

Pierre Denoun est formel, « cela ne dépend pas de la taille de l'entreprise ». Depuis la guerre, il travaille dans la région parisienne, et il est aujourd'hui à la tête d'une moyenne entreprise de transport routier, les transports Malcov à Vitry.

« Ce qui est important, c'est le type de transports effectués. Si vous faites des petites distances, vous pouvez appliquer les 50 heures sans remettre en cause la marche de votre entreprise, à condition que vous ayez une certaine souplesse de gestion ».

C'est aussi ce que pense Jean Piot, responsable d'une entreprise de 30 personnes, dont 11 chauffeurs, dans la région de Grenoble.

« On a tout modifié, des horaires de travail aux programmes de roulement des chauffeurs. Mais cela n'a pas suffit, et on a dû généraliser une heure de travail, supplémentaire. Cela coûte plus cher, mais c'était le seul moyen d'y arriver ».

En fait, ce n'est pas si simple que cela, et certaines entreprises ont été contraintes, par exemple, de se résigner à utiliser le rail. « C'est pratique. On met la semi-remorque sur le train, et on la retrouve le lendemain matin dans la ville choisie. Il ne vous reste plus qu'à l'acheminer chez votre client. Tout le monde fait des économies ».

On croirait entendre un acteur de cinéma vantant les mérites de la S.N.C.F. Et pourtant, ce n'est pas le cas. Il s'agit tout simplement du constat amer fait par un transporteur routier qui a la charge d'une entreprise, et qui doit donc penser en gestionnaire. La logique des chiffres fait souvent mal.

Autre conséquence de cette réforme, la multiplication probable des relais. « Le relais est intéressant si on a un trajet de trois ou quatre heures entre chaque étape. Cela réduit les frais de déplacement pour les chauffeurs qui peuvent ainsi dormir chez eux, et cela permet de faire de grandes distances dans un temps record ». Encore faut-il que le système des relais soit performant.

Ce qui n'est pas toujours le cas en France. Alors qu'aux États-Unis, le principe a fait ses preuves, il en est à ses balbutiements en France. Témoin, la législation qui commence à peine à prévoir son utilisation.

C'est ainsi que le nouveau texte législatif stipule, dans son article 3 : « L'organisation du travail par roulement ou par relais est autorisée », tout en précisant un peu plus loin « ...si la durée de travail ne dépasse pas le maximum prévu par la loi ».

« Précision utile », estime M. Piot, qui va de plus en plus utiliser ce système de relais. « On va faire comme aux États-Unis. Chez eux, ça marche très bien pour certains types de transports. Alors, il n'y a pas de raison que cela ne fonctionne pas chez nous, pour ce même type de transports. En fait, on va revenir au système d'autrefois, avec les relais d'auberges où l'on changeait les chevaux, et parfois les conducteurs ».

Mais tout le monde n'a pas la chance de pouvoir modifier ses méthodes de travail en fonction de la nouvelle législation. Thomas, responsable d'une petite entreprise de transports dans l'Isère, est résigné. « C'est une catastrophe, annonce-t-il. Je fais surtout des trajets de longue distance, avec des roulements sur Paris ou sur l'Est. Avant, je faisais régulièrement trois allers-retours à Paris dans la semaine. Maintenant, je ne peux plus. Je n'ai plus les moyens de continuer ».

M. Thomas fait ici allusion aux grosses entreprises qui ont les moyens d'embaucher des conducteurs pour faire face aux nouveaux horaires. Et il ne cache pas sa pensée. « Pour moi, c'est comme si on avait voulu supprimer les petites entreprises. Cette réforme, elle fait le jeu des grosses boîtes, et de la S.N.C.F. Que voulez-vous que l'on fasse ? Moi, je n'ai pas l'intention d'aller poser des bombes. »

Le bilan est lourd pour ce transporteur. « J'ai déjà calculé, cela va me faire perdre environ 25 % de mon chiffre d'affaires. Et cette perte, je la répercuterai directement sur mes investissements. Résultat, je n'achèterai pas de nouveaux camions. Progressivement, mon parc va vieillir, et je n'aurai plus qu'à mettre la clef sous la porte, après avoir licencié mes chauffeurs. Et cela ne sera pas de ma faute ».

Le problème est donc simple. A long terme, cette réforme va toucher les constructeurs. C'est d'ailleurs ce que pense, de son côté, l'un des responsables d'une importante société française de construction de poids lourds. « Il y a déjà un vieillissement du parc français, plus important que chez nos amis européens. Et la réforme risque d'accentuer cette tendance. De plus, les chiffres sont là pour le prouver, ce sont actuellement les petits transporteurs qui investissent le plus pour renouveler leur parc de poids lourds ».

Autre menace à long terme de cette réforme, celle qui pèse désormais sur la profession de conducteur de camions. « Les petites entreprises vont disparaître petit à petit. Et il ne restera plus que les grosses, celles qui ont les moyens d'investir, ou qui ont des groupes financiers derrière elles pour pouvoir perdre de l'argent pendant quelque temps. L'avenir, on peut facilement l'imaginer : une dizaine d'entreprises qui ont le quasi monopole des transports routiers en France, et qui travaillent en complémentarité avec la S.N.C.F. Résultat : ce qui était une réforme sociale à court terme est devenue une menace sociale à long terme ».

Pessimisme ? Qui sait. Peut-être s'agit-il tout simplement de lucidité.

1 200 LICENCES SUPPLEMENTAIRES

Le 9 mars dernier, le Président de la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers écrivait au Ministre des Transports. Dans sa missive, le Président Voiron faisait état de ses inquiétudes face à la récession d'activité qui « touche l'ensemble des entreprises de transport routier ». Dans cette même lettre, il estimait « inopportune la mise en vigueur d'un décret prévoyant l'octroi de 1 200 licences supplémentaires de Zone Longue ».
Le 28 mars du même mois, soit 19 jours plus tard, l'auteur de cette lettre recevait une réponse par l'intermédiaire du Journal Officiel. Deux arrêtés autorisaient en effet la délivrance de 1 200 licences Zone Longue. On ne pouvait donner de réponse plus claire. Et la Fédération a quelques raisons de se faire des soucis, puisqu'elle demandait dans cette lettre à être prévenue un peu à l'avance, lors de prises de décisions, afin de pouvoir en discuter avec les milieux « responsables ». Il ne reste donc plus qu'à espérer que la Fédération ne sera pas prévenue trop de temps après les prises de décision.

RENAULT EN ESPAGNE

C'est au cours du salon de Barcelone, du 30 avril au 8 mai, que sera symboliquement effectué le remplacement de la marque Dodge par la marque Renault, sur les calandres des camions construits par la Société Hispano-Française de véhicules industriels. En avril 1981, Renault Véhicules Industriels avait racheté à Peugeot les actions que ce dernier détenait dans les activités de Dodge Europe. Un peu plus tard, naissait la Société Hispano Française, dont Renault est actionnaire.
Depuis, cette société est devenue numéro 2 en Espagne, avec 40 % du marché pour les véhicules de plus de 12 tonnes de PTAC. Elle possède un réseau commercial de 230 concessionnaires auxquels il faut ajouter ceux du réseau international de Renault.

EN AVANT LES ARTISANS

La profession est « atomisée ». Ce n'est plus un secret pour personne. Sur les 28 000 entreprises de transport routier de marchandises établies sur le territoire français, 85 % emploient moins de 10 employés. Et ce sont ces « petits » qui sont les plus dynamiques, puisque, avec 32 % des recettes, ils assurent néanmoins 40 % des investissements. Ce qui signifie plus clairement que les petites sociétés de transport hésitent moins à acheter de nouveaux camions que leurs homologues mastodontes.
Et si l'on ne considère que les artisans de la profession, ceux qui n'emploient aucun salarié, la tendance est encore plus marquée puisque, pour un même chiffre d'affaires, ils effectuent alors deux fois plus d'investissements. Les grands constructeurs pourraient bien méditer un peu sur ces chiffres, afin de mieux répondre à une demande qui les étonne peut-être, mais qui existe sur le papier.

MARASME CHEZ LES CONSTRUCTEURS DE CAMIONS

Les constructeurs français de camions tirent la sonnette d'alarme. Certes, le mois de février a été bon par rapport à celui de l'année dernière : avec 4 060 véhicules de plus de 5 tonnes construits, la production enregistre une hausse de 18 %, tandis que les immatriculations augmentent de 7,6 %. Mais il faut préciser que le mois de février 82 avait été considéré comme « catastrophique » par la profession. Notons enfin que les immatriculations ont baissé de 2,5 %.
Conséquence logique de cette situation, l'insuffisance à venir des carnets de commande a incité les professionnels à programmer des journées de chômage tout au long du second semestre. Déjà, RVI a prévu un vingtaine de journées chômées pour son usine de Limoges entre avril et août. En guise de baume au cœur, on peut remarquer que les constructeurs étrangers semblent être logés à la même enseigne.

MARCHANDISES : LA CRISE

Les statistiques sont comme les grands vins, il faut attendre pour les boire. Celles de 1981 concernant les transports de marchandises en France viennent d'être publiées. Précisons d'abord qu'elles ne prennent en compte que les transports de marchandises effectués par des camions français de – de 3,5 tonnes, et évoluant sur le territoire national. De ces statistiques, il ressort que :
— le trafic a diminué de 9,5 % par rapport à 1980, avec 1 260 tonnes transportées, soit 88 milliards de tonnes kilomètre.
— la distance moyenne de transport est d'environ 100 kilomètres, soit une baisse de 6 %.
Il faut néanmoins préciser que le transport routier maintient ses positions par rapport à ses concurrents directs, la voie d'eau et le rail, et qu'il se renforce vis à vis des oléoducs.

PALMARES 1982 DES VENTES

Chaque année apporte son hit-parade des grandes implantations sur le marché français. Et chaque année, depuis deux ans, c'est l'occasion de dresser une couronne de lauriers à Renault Véhicules Industriels. Car, cette fois-ci encore, la marque française truste l'ensemble des premières places, allant même le plus souvent jusqu'à prendre les places suivantes en l'absence de concurrents sérieux.
Voici donc le palmarès de l'année 1982 pour les porteurs.
De 5 à 6 tonnes : 1) Renault, 2) Mercedes, 3) Unic.
6-9 tonnes : 1) Renault, 2) Renault, 3) Mercedes.
9-12 tonnes : 1) Renault, 2) Renault, 3) Renault.
12-15 tonnes : 1) Renault, 2) Unic, 3) Mercedes.
15-20 tonnes : 1) Renault, 2) Renault, 3) Mercedes.
Et il en va de même pour les tracteurs.
Moins de 35 tonnes : 1) Renault, 2) Mercedes, 3) Renault.
Plus de 35 tonnes : 1) Renault, 2) Volvo, 3) Renault.
Précisons quand même qu'il s'agit du marché français sur lequel Renault est implanté à 40 % bien qu'il ait perdu 35 % de son marché au cours de l'année passée.

PERFECTIONNEMENT

L'Association pour la Formation professionnelle dans les Transports propose des stages de perfectionnement. L'un d'eux s'adresse à ceux qui dirigent une agence ou une entreprise de transports, et qui désirent se perfectionner ou moderniser leur méthode. Le thème du stage est d'ailleurs explicite en lui-même puisqu'il se propose de faire le point sur les techniques de « direction d'une entreprise de transports ».
Les séminaires se déroulent dans un cadre agréable, le château de Montchy Saint Eloi. Ils se composent en fait de six sessions de trois jours chacune.
Association pour la Formation professionnelle dans les Transports. Tél : 755.99.21.

AUTOCARS : UN MARCHÉ EN PROGRES

Bien que le temps semble se couvrir chez les constructeurs de poids lourds, un nuage d'espoir traverse actuellement les pays des producteurs d'autocars et d'autobus. Et les statistiques de la chambre syndicale des constructeurs automobiles sont là pour le prouver. En

un an, de 1981 à 1982, le parc des autocars et des autobus a progressé de 3,4 % passant ainsi de 59 000 à 61 000 véhicules construits.
Mais il faut également remarquer un certain vieillissement du parc français, puisque près de 55 % des véhicules ont plus de cinq ans d'âge. Un pourcentage relativement élevé, qui illustre les difficultés auxquelles pourraient bientôt être confrontés les transporteurs routiers en matière de carnets de commande.

LE MARCHÉ BELGE DES CAMIONS

Beaucoup de routiers sont passés par la Belgique. Certains se sont même mariés au « plat pays ». Mais la plupart d'entre nous ignore encore que la Belgique représente un important marché pour les constructeurs de poids lourds européens : les usines Ford y ont vendu plus de 34 000 véhicules en 1982, soit une progression de 8 % par rapport à l'année précédente. De son côté, Volvo y a vendu près de 11.000 véhicules, avec une progression de 25 %. Le pays est d'autre part un important marché pour les constructeurs d'autobus. Citons, par exemple, le cas des usines Van Hool qui ont vendu 558 véhicules, soit 10 % de mieux que l'année précédente. Ce n'était donc pas une mauvaise histoire drôle, et certains constructeurs doivent actuellement se mordre les doigts de ne pas avoir compris à temps.

200 MILLIONS DE FRANCS POUR L'INVESTISSEMENT

Au lendemain du tragique accident de Beaune, les Pouvoirs Publics avaient annoncé de nouvelles mesures relatives à la sécurité des transports collectifs. Encore fallait-il aider les entreprises à renouveler leur parc. C'est chose faite maintenant, au lendemain de la décision du Conseil des Ministres du 8 décembre dernier.
Cette année, ce sont 200 millions de francs qui seront ainsi octroyés à la CAECL, cet organisme ayant à charge de les redistribuer sous forme de prêts à taux privilégiés aux acquéreurs potentiels de cars. Seuls pourront bénéficier de ce doublement de budget les régies de transport, ainsi que les entreprises privées conventionnées par les collectivités, ou participant à la mise en œuvre d'un schéma de transport collectif. Bonne nouvelle, donc, pour tous ceux qui veulent moderniser leur parc, mais qui ne possèdent pas les moyens de financement.

Ministère du Transport 246, Boulevard Saint-Germain, 75007 Paris. Tél. : 544.39.93.

CONTROLE DES CHANGES

De nombreux conducteurs se demandent actuellement quel sort leur sera réservé dans la nouvelle politique du contrôle des changes. Il est en effet évident qu'ils ne pourront être assimilés au quidam en vacances à l'étranger, qui ne possèdera que 2.000 francs par an. Une mesure de dérogation doit donc être envisagée pour mettre fin au régime de tolérance qui prévaut actuellement.
Selon le ministère intéressé, « la question n'a pas encore été étudiée ». Mais il est d'ores et déjà probable que les conducteurs seront assimilés à des hommes d'affaires, donc autorisés à dépenser 1.000 francs par jour. Selon certaines rumeurs qui semblent la confirmer, la carte de crédit « DKV » serait d'autre part maintenue. Avec cet ensemble de dérogations, le but du jeu reste donc le même pour le conducteur : ne pas dépenser plus à l'étranger que ce que l'on gagne en France.

Fédération Nationale des Conducteurs Routiers. 6 rue d'Isly. 75008 Paris. Tél. : (1) 387.61.68.

SCANIA : 1er EN TURQUIE

Le célèbre constructeur suédois semble avoir réussi sa percée au berceau d'Attaturk. Avant que le pays ne ferme ses frontières (1970), Scania y était déjà devenu un des principaux fournisseurs de camions. En 35 ans, il avait livré près de 200 véhicules, ce qui constituait un record en soi. Depuis que la Turquie a réouvert ses frontières, en janvier 1981, le constructeur s'est à nouveau hissé au premier rang des fournisseurs. En deux ans, quelques 1 000 camions ont été livrés, dont près de 750 au cours de la seule année 1982. Le millième camion livré était un tracteur R 112 H 6 x4 destiné au transport international de viandes et de légumes entre la Turquie et les pays arabes, ce qui est un double symbole des besoins du pays et de la taille des modèles livrés.

Scania, rue de l'Equerre, Zone Industrielle de Bethunes, 95310 Saint-Ouen l'Aumone. Tél. : 037.92.70.

FORD EUROPE SE PORTE BIEN

Les responsables des usines Ford Europe sont optimistes. Et ils peuvent se retourner sans honte, pour faire le bilan de l'année 1982. 26 000 camions de plus de 3,5 tonnes sont sortis de leurs usines européennes, soit une augmentation de 30 % de la production. Gros bénéficiaire de cette situation, le modèle Cargo, dont les immatriculations (642) ont plus que doublé sur le seul marché français. Il faut d'autre part noter que le succès de ce modèle n'a pas porté ombrage aux modèles de la série « D » qu'il était censé remplacer.
Seule ombre au tableau, la situation des séries « H », et plus particulièrement le modèle Transcontinental, dont les immatriculations sont passées de 228 à 130 unités sur le marché français. « Nous prévoyons d'accroître de 10 % en 1983 notre pénétration sur l'hexagone » expliquait récemment M. Pierre Pétard, responsable du département Véhicules Utilitaires en France.

Ford-France 334, avenue Napoléon Bonaparte, 95506 Rueil Malmaison. Tél. : 732.05.05.

LE PROCHAIN NUMERO DE
Camion
PARAITRA LE LUNDI 30 MAI

Carlsberg

Le drapeau du Danemark.

Rothmans

LEGERE

Camion

Camion

JOHN
Van Zyll
TRUCKING

KENWORTH